

[திரு. சு. முத்துக்கிருஷ்ணன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

4. தகவல் கோரல்.

சமூகநலத்துறை, ஊரகப்பணித்துறைப் பெண்கள் ஊர்வலம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன். பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு சமூக நலத் துறை, ஊரகப்பணித்துறையைச் சேர்ந்த பெண்கள் தங்கள் கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று ஊர்வலம் வரும்போது அநேகர் கைது செய்யப்பட்டிருப்பதாக தகவல் வந்திருக்கிறது. சமூக நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சபையில் இருக்கிறார்கள், அதுபற்றி ஏதாவது சொல்ல முடியுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெளியில் நடைபெறும் சம்பவங்கள் குறித்து, முன்னறிவிப்பு இன்றி இப்படி அவையில் எழுப்பக் கூடாது. உறுப்பினர் அவர்களுக்கு உள்ளடிகையே அக்கறை இருந்தால் சமூகநலத்துறை அமைச்சர் அவர்களைத் தனியாகப் பார்த்து சம்பந்தப்பட்டவர்களையும் அழைத்து வந்து விண்ணப்பம் கொடுக்க முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கலாம். அதல்லாமல் இங்கே இப்படி திடீரென்று முன்னறிவிப்பின்றி பிரச்சனையை எழுப்புவதால் என்ன பயன் ஏற்படப்போகிறது?

5. வாவு-செலவுத் திட்டம், 1981-82 வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—
நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட நிர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,81,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் நிர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : தலைவர் அவர்களே, தகரப் பேருந்துகள் நகராட்சி நகரங்களை மட்டும் இணைக்கும் வழித்தடங்களாக இருக்க வேண்டுமென்ற நிபந்தனையைத் தளர்த்தி வட்டத் தலைநகரங்களையும் மக்கள்

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. உ. சுப்பிரமணியன்]

தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு முக்கிய நகரங்களையும் இணைக்கும் வகையில் அனுமதி வழங்க ஏற்பாடு செய்வதுபற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

திரு. மா. கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகப்படும்; மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படாமலிருப்பதால், பொது மக்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படுவதோடு, முறைகேடுகள் வளர்வதற்கு வாய்ப்பாக இருப்பதைக் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, பெருந்துறையிலிருந்து, துடுப்பதி, சீனாபுரம், குன்னத்தூர், பெருமாநல்லூர், அவநாசி வழியாக கோவைக்கு பேருந்து புதிதாக விடுவது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 50,63,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்.”

திரு. ஏ. இராமலிங்கம் : தலைவர் அவர்களே, தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார்கோவில் ஒரு வட்ட தலைநகரமாதலால், பொது மக்கள்

[திரு. ஏ. இராமலிங்கம்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

வசதியைக் கருதி காட்டுமன்னார்கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு பேருந்து விட வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். ”

திரு. கே. கல்லன் : தலைவர் அவர்களே, நீலகிரியில் உள்ள கிராமங்களுக்கும் தோட்டப் பகுதிகளுக்கும் பஸ் போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். ”

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, கட்டப்பொம்மன் போக்குவரத்து கழகத்தில் வேலை செய்யும் 700க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு 1973—75 வருடங்களில் வேலைநிறுத்தம் செய்யப்பட்டதின் காரணத்தினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புகள் இன்னும் நீக்கப்படாமல் இருப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ”

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, பேருந்துறையில் புதிதாக சேரன் போக்குவரத்து கிளை அலுவலகம் ஒன்று திறப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத்தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். ”

1981 ஏப்ரல் 27]

(இ) கோரிக்கை எண். 53

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த
மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 53 ஆம் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 2,21,14,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்த உறுப்பினர்கள் இருக்கையில் இல்லை. மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையுள் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானிய கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, 53 ஆகியவைகள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் * அவை முன் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளை நான் படித்ததாக ஏற்றுக்கொண்டு, அவைகளை அவைக் குறிப்பிலே ஏற்றிக்கொள்ளும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களையெல்லாம் சொல்லிய பிறகு, என்னுடைய பதிலைச் சொல்கிறேன் என்றாலும் தங்கள் மூலம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. அ. செல்வராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையில் பேசுகின்ற நான் அந்தத் துறையிலுள்ள குற்றங்குறைகளை இந்த அரசுக்கு எடுத்துக் கூறுவது என்னுடைய தலையாய கடமையாகக் கருதி, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் அவைகளை எடுத்துக் கூறுகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசும், அதனுடைய தாளைத் தலைவரான டாக்டர், கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது, பேருந்துகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கருதி, எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியது அப்போது. இந்த எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுத் துறையில் தலைசிறந்த நிறுவனங்களாக

* 322 361 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் II, III ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

[திரு. அ. செல்வராசன்]

[1981 ஆப்ரல் 29]

பணியாற்றி வருகின்றன. இதில் தமிழகம் எங்கும் சுமார் 55,000 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். முழுமையாக நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற இந்த திட்டத்தை, இன்றைய அரசு முழுமையாக கைவிட்டுவிட்டது விநோதமாக இருக்கிறது. ரயில் போக்குவரத்துத் துறை எப்படி பொதுத் துறையாக இருக்கிறதோ, அதைப்போல் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையும் முழுமையாக பொதுத் துறையாக இயங்க வேண்டும். தனியார் கையில் விட்டுவைத்து, இந்த அரசு வேடிக்கைப் பார்க்கக் கூடாது என்று நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துக் கூறுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரித்து, எண்ணிக்கையைப் பெருக்காமல், அதற்கு புதிய பெயர்களை சூட்டுவது மட்டும் இந்த நாட்டுக்கு நன்மை தராது. அதற்கு மாறாக, தனியார்களுக்குச் சொந்தமான பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்கி, அதற்குப் புதிய பெயர்களைச் சூட்டுவது தான் இந்த நாட்டுக்கு நன்மை பயக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அடுத்து, விலைவாசியைக் கட்டுப்படுத்துவது, மோட்டார் வாகனங்களின் உற்பத்தியாளர்கள், கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள். உதாரணமாக, அசோக் லேலாண்ட் தயாரிக்கும் சேசிஸ் விலை கடந்த ஐந்து, ஆறு ஆண்டுகளில் மூன்று, நான்கு மடங்காக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அதை இந்த அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆனால், அந்த முதலாளிகளிடம் சேசிஸ் வாங்கி, பிரிமியம் பெற்று, வெளிமார்க்கெட்டிலே விற்கக்கூடியவர்களைக் கட்டுப்படுத்த முன்வருவதற்குப் பதிலாக, இந்த அரசு அவர்களுக்கு உடந்தையாக சில நேரங்களில் இருக்கிறது. இதே போன்று, டன்லப் டயர் கம்பெனி டயர்களின் விலையை தாறுமாறாக ஏற்றி வருகிறது. அவைகளையும் இந்த அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும். அல்லது இதுபோன்ற கம்பெனிகளை நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, டி. வி. எஸ். போன்ற கம்பெனிகள் தயாரிக்கும் பொருள்களின் விலைகளை இந்த அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும். முதலாளிகளுக்கு உடந்தையாக இருந்துகொண்டு, தொழிலாளர்களையும், பொதுமக்களையும் பழிவாங்கிக் கொண்டு வருகிறது இந்த அரசு என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் ஞாபகப்படுத்துகிறேன். நியாயமான கோரிக்கைகளில்கூட, வேலைநிறுத்தம் செய்யக் கூடாது என்று சட்டம் கொண்டு வந்தது இந்த அரசாகும். ஆனால்,

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. அ. செல்வராசன்]

ஏதபோக கம்பெனிகள் தங்கள் விருப்பம்போல் விலைகளை ஏற்றி, கொள்ளை வர்ப்பும் அடிக்க இந்த அரசு வேடிக்கை பார்க்கிறது. தேவையான நேரத்தில் அவர்களுக்கு உடந்தையாகவும்கூட இருக்கிறது.

பஸ் கட்டணத்தை இந்த அரசு அடிக்கடி உயர்த்திக் கொண்டு வருகிறது. போது மக்களுக்கு இதனால் தொல்லை ஏற்படுகிறது. தற்போதுகூட, இந்த அரசு பஸ் கட்டணங்களை, டிக்கெட் விலைகளை உயர்த்தப் போவதாக அறிவித்திருக்கிறது. பஸ் கட்டணத்தைப் பலமுறை உயர்த்திய இந்த அரசு, வேலை நிறுத்தத்தைத் தடை செய்கிற அவசரச் சட்டத்தை மூன்று முறை கொண்டுவந்த இந்த அரசு, ஒருமுறை கூட கம்பெனிகளின்மீது, பெரிப கம்பெனிகளின்மீது கைவைக்கத் துணியவில்லை. அதற்கு மாறாக போலீஸ் படையை அனுப்பி தொழிலாளர்களுடைய போராட்டங்களை உடைக்க உடந்தையாக இருக்கிறது.

(முற்பகல் 10-30)

நிர்வாகத்தில், தொழிலாளர்களுக்கு பங்கு அளிக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்தை, திராவிட முன்னேற்ற கழக அரசு, அதாவது எந்தக் கழகத் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள். அந்த அடிப்படையில், இயக்குநர்களாக தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள், கம்பெனி நிர்வாகத்தில் பங்கேற்றார்கள். நம்மையெல்லாம் ஆளாக்கிய பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் கனவு நனவானது. இந்த திட்டத்தை, உத்தரபிரதேச அரசு பாசாட்டி, அங்கும் இதே திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்தியது. ஆனால் இன்றைய அரசு அந்தத் திட்டத்தை செயல்படுத்த மறுக்கிறது. ஆனாலும், அண்ணாவின் அரசு என்று தம்பட்டம் அடித்துக் கொள்கிறது. நிர்வாகத்தில், நடத்துனர்கள், ஒட்டுனர்கள், தொழில் துட்ப தொழிலாளர்கள், நிர்வாகப் பணியாளர்கள் ஆகிய நான்கு பிரிவினர்களுக்கு உரிய பங்கு வழங்கப்பட வேண்டும். பிரதிநிதிகளை இரகசிய வாக்கெடுப்பின் மூலம் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் உரிய பங்கு இருக்கிறது என்ற உணர்வை இந்த அரசு உண்டாக்க வேண்டும். அதன் மூலம் பொதுமக்களுக்கு ஆற்ற வேண்டிய கடமைகளை ஆற்றவும். பொறுப்புணர்வு ஏற்படவும் வழி பிறக்கும். ஆனால் தற்போதைய நடைமுறை இவைகளுக்கு முற்றிலும் மாறாக உள்ளது. தொழிலாளர்களை அடிமைகளாகவும், குற்றவாளிகளாகவும் கருதும் போக்கு தான் நிர்வாகத்தில் உள்ளது. இதை கட்டாயம் இந்த அரசு போக்க வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கும், அவர்கள் குடும்பங்களுக்கும் மருத்துவ வசதி, கல்வி வசதி, வீட்டு வசதி போன்ற வசதிகள் இல்லை. முன்னாள் போக்குவாத அமைச்சர், மாண்புமிகு பொன்னையன் அவர்கள்

[திரு. அ. செல்வராசன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டித் தரப்படும் என்று இந்த மாமன்றத்தில் அறிவித்தார்கள். அது இன்றுவரை அமுலாக்கப்படவில்லை. மந்திரி கட்டும் வீடு மணல் வீடாகத்தான் இருக்கிறது. இனியாவது தொழிலாளர்களின் பணிமனைகளை ஒட்டி, புதிய குடியிருப்புகளை உருவாக்கித் தரவும், கல்வி, மருத்துவ-வசதிகளை வழங்கவும் இந்த அரசு முன்வர வேண்டும். தற்போது பணிமனைகளில் நிபயிக்கப்பட்டுள்ள மருத்துவர்களின் எண்ணிக்கை யானைப் பசிக்கு சோளப் பெரி போல் உள்ளது. சட்டப்படி தொழிலாளர்களுக்கு வழங்க வேண்டிய வசதிகள் கூட நமது போக்குவரத்து கழகங்களில் இல்லை. உதாரணமாக காண்டன் வசதி, சலுகை விவையில் உணவுப் பண்டங்களை வழங்கக்கூடிய காண்டன்களை இன்றுவரை நடத்தாதது பெரிதும் வருந்தத் தக்கது.

கடைசியாக 25-4-1981-ல் தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளை திராவிட முன்னேற்ற கழகத் தொழிற் சங்கம் ஊர்வலமாக வந்து போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் வழங்கியுள்ளது. அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களைச் சார்ந்த பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் இதில் பங்கேற்றார்கள். இதில் பத்தாயிரம் தொழிலாளர்கள் கையெழுத்து போட்டுள்ளார்கள். இவர்கள் கோரிக்கைகளை உடனடியாக இந்த அரசு கவனித்து, தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மோட்டார் வாகனங்களுடைய வேகத்தை தடை செய்து அதனாலே ஏற்படக்கூடிய விபத்துக்களை தடுக்கலாம் என்று முடிவு செய்து ஒவ்வொரு மோட்டார் வாகனத்திற்கும் ரூபாய் நாலாயிரம் செலவு செய்து இயந்திரங்களைப் பொறுத்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த இயந்திரங்கள் பழுதப்பட்டுப் போனால் அந்தக் கம்பெனி இங்கே வந்து பழுது பார்ப்பதில்லை. மாறாக நாம் அந்த கம்பெனிகளிடம் சென்று அந்த இயந்திரங்களை பழுது பார்க்க வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அதைப் பற்றி நான் அதிகமாக பேச வேண்டியத் தேவையில்லை. காரணம் அந்தக் கம்பெனிகளுக்கும், இந்த அரசுக்கும் உள்ள உறவு என்று நான் கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக வேகத்தை குறைத்து விபத்துகளை தடுத்துவிடலாம் என்பதை என்னாலே நிச்சயமாக நம்ப முடியவில்லை. அதற்கு மாறாக நேரத்தை கூட்டுப்படுத்தினால், எந்த நேரத்தில் போக்குவரத்தை விட்டால் விபத்துகளை தடுக்க முடியும் என்பதை இந்த அரசு ஆலோசிக்க வேண்டும். காலையிலே புறப்படுகிற ஒரு பஸ் மதுரையிலிருந்தோ, தஞ்சையிலிருந்தோ வருகிற பஸ் இரவு பத்து மணிக்குள் சென்னைக்கு வந்துவிட வேண்டும். ஏற்றுமதி, இறக்குமதி போன்ற வேலைகளை முடித்துக் கொண்டு காலையில் மீண்டும் ஆறு மணிக்கு சென்னையிலிருந்து வெளியே போய்விட்டால், இரவில்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. அ. செல்வராசன்]

லாரி போக்குவரத்தில் நடுவில் இந்தப் போக்குவரத்தும் இல்லாமல் இந்த அரசு தடுக்க முடியும். நான் கேள்விப்பட்டேன், எம்.எம்.டி.ஏ. கூட இப்படிப்பட்ட ஆலோசனையை அரசுக்குக் கூறியதாக. கூடுமான வரையிலே இரவிலே தான் தமிழகத்திலே விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன. ஏராளமாக விபத்துக்கள் நடப்பதைத் தடுக்க இந்த அரசு இரவிலே லாரிகள் போக்குவரத்துக்களைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே கொத்தவால் சாவடியில் இருக்கிற நிலைமை உங்களுக்குத் தெரியும். இந்த ஆண்டு சுமார் 4 விபத்துக்கள் அங்கே நடைபெற்றிருக்கின்றன. உதாரணமாகச் சொன்னால், மின்ட் பஸ் ஸ்டாண்டிற்கு அருகிலே பி.டபிள்யூ.டி. ஆபீசுக்கு எதிராக கவர்ன்மென்ட் பிரஸிலே வேலை செய்யும் கோபால் என்ற தொழிலாளி லாரி விபத்திலே சிக்கி இறந்திருக்கிறார். அதைப்போலவே மாடிப் பூங்காவிற்கு அருகிலே 15 வயது நிரம்பிய மாணவன் விபத்துக்குள்ளாகி இறந்துவிட்டான். அதைப்போலவே உங்களுக்குத் தெரியும், ஏழு கிணறு மார்க்கெட்டில் நெருக்கடி மிக அதிகம், அங்கே மாட்டு வண்டிகள்தான் குப்பைகள் எடுக்கச் செல்கின்றன. லாரிகள் செல்ல முடியாது. அதனால்தான் சென்னை மாநகராட்சி கூட அங்கே லாரிகளை விடாமல் குப்பைகளை எடுக்க மாட்டு வண்டிகளை அனுப்புகிறது. அப்படிப்பட்ட இடத்திலே லாரிப் போக்குவரத்து மிக இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. சென்ற மாதம் ஒரு பையன் லாரி விபத்திலே இறந்துவிட்டான். அவனுடைய பெற்றோர்கள் கவலையடைகிறார்கள். கூடுமீள்வரையில் சென்னையில் பகலில் லாரிப் போக்குவரத்தை இந்த அரசு நிறுத்த வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிருபர்களுக்கு எல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலே இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம் என்று வாக்குறுதி தந்தார்கள். ஆனால் ஒரு ஆண்டு ஆகியும் இன்னும் அது நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை. அதற்கு மாறாக அதற்கு சில அதிகாரிகள் முட்டுக்கட்டை போடுகிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அரசு அதைக் கவனித்து பத்திரிகையாளர்களுக்கு இலவசமாக பேருந்துகளிலே பயணம் செய்ய உறுதுணையாக இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கே. உச்சி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1980-81-ம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக் களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1980 ஆம் ஆண்டில் டிசம்பர் திங்கள் வரை மொத்த பேருந்துகள் 11,822 என்றும் அதிலே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் 6,880 என்றும், அது 58 சதவிகிதத்தை எடுக்கிற அளவிலே

[திரு. சே. உச்சி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

இருக்கிறது என்றும் குறிப்பிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நாங்கள் சமீபத்திலே சென்ற 2 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே டெல்லிக்கு போக்குவரத்து நிவனக் கழகத்தின் சார்பிலே சென்றபோது பொதுமக்களுக்கும் அரசுத் துறைக்கும் 40 சதவிகிதம், 60 சதவிகிதம் என்ற விகிதத்திலே போக்குவரத்துக்கள் கையாளப்படுகின்றன என்று சொன்னார்கள். அந்த அளவில் 68 சதவிகிதத்தை நம்முடைய அரசு எடுத்துள்ளது. மீதி 42 சதவிகிதம் இருக்கிறது. அதையும் படிப்படியாக போக்குவரத்துத் துறையே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்திலே அதிக அளவில் கிராமப்புறங்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து கொடுப்பதில் இந்த அரசு காட்டும் அக்கறையை நான் பாராட்டுகிறேன். 1980-81 ஆம் ஆண்டிலே கிட்டத்தட்ட 29 கோடி ரூபாய் செலவிலே 1,800 பேருந்துகள், 507 வழித் தடங்களில் விடக்கூடிய நிலைமை இருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன். இதைத் தவிர 314 கிராமங்களுக்குப் புதிதாக பேருந்துகள் விடப்பட இருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன். கிராம மக்களின் உற்பத்திப் பொருட்களான காய்கறிகள், பால் இவைகளைக் கொண்டு செல்வதற்காகப் பெரும் அளவிலே பேருந்துகள் உதவி செய்கின்றன. விவசாயிகளின் பொருளாதாரத்தை அவைகள் சீர்படுத்துகின்றன என்பதைத் தெரிந்து நான் பாராட்டுகிறேன். அதை இன்னும் ஊக்குவிக்கும் அளவில் அங்காடிப் பேருந்து என்ற திட்டத்தைக் கொண்டு வருவதுபற்றி நான் பாராட்டுகிறேன்.

(முற்பகல் 10-40)

ஆந்திரம், கர்நாடகம், கோளம் போன்ற ஆண்டை மாநிலங்களில் போக்குவரத்துக் கட்டணம் அதிகமாக இருந்தம்கூட தமிழ்நாட்டில் மட்டும் குறைந்திருப்பது பாராட்டத் தக்கதாகும். அதே நேரத்தில் நியாயமான அடிப்படையில் பேருந்துக் கட்டணத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழக அரசு நடத்தும் எட்டு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, சேன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பது வேதனை தரும் விஷயம் ஆகும். எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இலாபத்தில் ஓடுவதற்கான வழிவகைகளைக் காண் வேண்டுமென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சேன் போக்குவரத்துக் கழகம் இப்பொழுது மிகப் பெரிய அளவில் இருப்பதால் அதைப் பிரித்து இரண்டாக்கும் எண்ணம் இந்த அரசுக்கு இருப்பதாக அறிகிறேன். அப்படி, சேன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படும்பொழுது நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாகப் பிரித்தோ அல்லது நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள உதகையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டோ புதிய

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சே. உச்சி]

கார்ப்பரேஷனை அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், நீலகிரி மாவட்டம்தான் முழுமையாகத் தேசியமயமாக்கப்பட்ட ஒரு பகுதியாகும். தனியார் எந்தப் பேருந்தையும் அங்கே விடவில்லை. எனவே, அரசுத் துறையோடு போட்டி போடக்கூடிய வாய்ப்பும் அந்தப் பகுதியில் இல்லை. ஆகவே, நீலகிரி மாவட்டத்திற்குத் தனிக் கழகத்தை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டாலும்கூட மாணவர்களுக்கும் சலுகைக் கட்டணம் உயர்த்தப்படாமல் இருப்பது பாராட்டுக்குரியதாகும். சென்னை நகரில் பார்வை இழந்தோர் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. உடல் உணவுள்ளவர்களுக்கு நகரங்கள், கிராமங்கள் என்று வித்தியாசம் பார்க்காமல், மாநிலம் முழுவதிலும் கட்டணமின்றி எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் பயணம் செய்வதற்கான அனுமதியை வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழகம் முழுவதும் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூபைசா கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால் மலைப் பகுதி என்ற காரணத்தைக் காட்டி, நீலகிரியிலும், கொடைக்கானல் பகுதியிலும் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதலாக 2 ரூபைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. மலைப் பகுதிகளில் உள்ள இந்த நிலைமையை மாற்றியாக வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், மலைப் பகுதிகளில் மக்கள் வசிக்கிறார்கள் என்பதற்காக அதிகக் கட்டணம் வசூலிப்பது முறையா? அந்தப் பகுதி மக்கள் என்ன பாவம் செய்தார்கள்? ஆகவே, தமிழ்நாடு முழுவதும் ஒரே சீரான கட்டணத்தை ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு இவ்வளவுதான் என்று அறுதியிட்டு முடிவு செய்தாக வேண்டுமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நீலகிரி மாவட்டத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள சிலபல நிலைமைகளைப்பற்றி எடுத்துச் சொல்லி அவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று தமிழக அரசை நான் வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இம்மாநிலத்திலுள்ள மாவட்டத் தலைமையிடங்களை சென்னை நகருடன் இணைக்கும் அல்லது மாவட்டத் தலைமையிடங்களை ஒன்றையொன்று இணைக்கும் திட்டத்தைத் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக தமிழ்நாடு அரசு நடத்தி வருகிறது. ஆனால் முழுமையாகத் தேசியமயமாக்கப்பட்ட நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள தலைமையிடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகள் ஓடவில்லை என்று அப்பகுதி மக்கள் மிகவும் வேதனைப்படுகிறார்கள். ஆகவே, தமிழக அரசு நீலகிரியிலுள்ள தலைமையிடங்களுக்கு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய விரைவு வண்டிகளை அனுப்ப வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. கே. உச்சி]

[1981 ஏப்ரல் 29]

அதே நேரத்தில், உதகையிலிருந்து நேராக் சேலம் அல்லது மதுரை அல்லது திருச்சி போன்ற பகுதிகளுக்கு அந்தப் பகுதி மக்கள் செல்ல வேண்டுமென்றால் நேராகச் செல்ல முடியாது. மேட்டுப்பாளையத்திற்கு வந்து வண்டி மாற்றியாக வேண்டும் அல்லது கோவைக்கு வந்து மாற்று வண்டிகளில் ஏறிச் செல்ல வேண்டும். இதன் காரணமாக அவர்கள் கொண்டுவருகின்ற லக்கேஜ், முட்டை முடிச்சுகள் ஆகியவற்றை மற்றொரு வண்டியில் மாற்றுவதற்கு காலதாமதம் ஏற்படுவதோடு பொருள் சேதமும் ஏற்படுகிறது. எனவே, அதைக் குறைக்க, உதகை-திருச்சி, உதகை-சேலம், உதகை-மதுரை போன்ற பகுதிகளுக்குப் புதிய பஸ்களை விடுவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏற்கனவே, உதகை-திருச்சி, உதகை-சேலம், உதகை-மதுரை ஆகிய இடங்களுக்குப் போடப்பட்ட வண்டிகள் ஏதோவொரு காரணத்தினால் நிறுத்தப்பட்டன என்பதையும், அவைகளை மீண்டும் துவக்க வேண்டுமென்றும் அரசை மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கோத்திகிரியில் சி.டி.சி.க்குச் சொந்தமான பொது பஸ் ஸ்டாண்டோ அல்லது அலுவலகமோ இல்லை. மழைக் காலங்களில், அல்லது வெயில் காலங்களில், பொதுமக்கள் மிகவும் அவதிக்குள்ளாகிறார்கள். இந்த அவதியைப் போக்க, உடனடியாக பஸ் ஸ்டாண்ட் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில், பல நேரங்களில் அங்குள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இதுபற்றி அரசின் கவனத்திற்கு வற்புறுத்தி வந்துள்ளார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, குன்னூரில் அண்ணா பேருந்து நிலையம் மிகவும் நெருக்கடி அதிகமான நிலையில் இருக்கிறது. இப்பொழுது கூட அதிகச் செலவாகும் என்று பார்க்காமல், அந்த பஸ் ஸ்டாண்டை மிக அதிக அளவில் விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் பல நெருக்கடி மிக மிக அதிகம். கிட்டத்தட்ட உதகை, குன்னூர் இவைகள்தான் நகரமாக இருக்கிற பகுதிகளாகும். அதற்கடுத்து, கோத்திகிரியும், கூடலூரும் நெரிசலுள்ள பகுதிகளாகும். அந்த 4 பகுதிகளுக்கு, அங்கு சுற்று வட்டாரத்திலுள்ள தோட்டத் தொழிலாளர்களும், கிராம மக்களும் தங்களுடைய தேவைக்காக அடிக்கடி வந்து போகிறார்கள். அதனால், அங்கு பேருந்துகளில் நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிறது. அந்த நெரிசலைப் போக்க, அந்தப் பகுதிகளுக்கு மாலை நேரங்களிலும், காலை நேரங்களிலும் அதிக பஸ்களை விடவேண்டும். பகல் நேரத்தில் வேண்டுமானால் பஸ்களைக் குறைத்துக் கொள்ளலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. கே. உச்சி]

நிலகிரி மாவட்டத்தில் எல்லா பகுதிகளுக்கும் கிராமங்களுக்கும் பஸ்கள் விட வேண்டுமென்றாலும், இரண்டு மூன்று முக்கியமான பகுதிகளில் உடனடியாக விட வேண்டும். கூடலூரிலிருந்து பெரிய சோலை என்ற பகுதிக்கும் ஊட்டியிலிருந்து ஹோகஸ் எஸ்டேட்டுக்கும் தனியார் தோட்டங்களின் நடுவே, குறுக்கே சென்றாக வேண்டும். அந்தத் தோட்டங்களில் சாலைகள் சரியாக இல்லையென்ற குறை இருக்கிறது. ஒன்று, அந்தத் தோட்ட அதிபர்களுக்குச் சொல்லி, சாலைகளைச் செப்பவிட வேண்டும். இல்லையென்றால், அந்தத் தோட்டங்களை ஆர்ஜிதம் செய்து, அரசாங்கமே செப்பவிட வேண்டும், என்று கூறி என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. நா. சுந்தராஜ் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது கான்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு பெரிய முதலாளி என்று சொன்னால்கூட மிகையாகாது. காரணம், அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான 6,904 பேருந்துகளை அவர் நிர்வாகம் செய்து கொண்டு வருகிறார். ஆனால், எனக்கு இன்னும் ஒரு கூந்தேகம்... இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் ஒரே கொண்டிருக்கிற 11,792 பேருந்துகளில், 58 சதவிகிதம், அதாவது 6,904 பேருந்துகள்தான் அரசுக்குச் சொந்தமாக உள்ளன. மீதமுள்ளவை எல்லாம் தனியாருக்குச் சொந்தம் என்ற நிலைமையிலேதான் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், போக்குவரத்து நிர்வாகம் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

ஆனால், 1980 ஆம் ஆண்டு தேர்தல் முடிந்தவுடன், ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வருவதற்கு முன்பாக, நம்முடைய மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பத்திரிகை வாயிலாக ஒன்று சொன்னார்கள். எங்களுடைய ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட கொள்கையின்படி, நாங்கள் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலிருக்கிற பேருந்துகளையும், கிழக்கு இராமநாதபுரத்திலே இருக்கிற டேரூம் டுகளையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று சொன்னார்கள். நாம் எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருந்தோம். என்றைக்காவது ஒரு நாள் அவசரச் சட்டத்தின் வாயிலாக அதற்கான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும் என்று நம்பிக் கொண்டிருந்த நேரத்தில், இதுநாள் வரை எந்தவித நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்படாத நிலையிலே தான் இரண்டாவது நிதிநிலை அறிக்கை தாக்கல் செய்யப்பட்டு, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், தனது மானியக் கோரிக்கையைச் சமர்ப்பித்து, அவையினுடைய ஒப்புதலைக் கேட்டிருக்கிறார்கள். நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், பொறுப்புள்ள முதலமைச்சர் சொல்வது என்பது, சாதாரண மனிதன் சொல்வதற்கு ஒப்பாக இருக்கக்

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1951 ஏப்ரல் 27]

கடாது. அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையைத்தான் முதலமைச்சர் சொல்கிறார் என்று மக்கள் கருதக்கூடிய வகையிலேயே அவருடைய கருத்துக்கள் இருக்க வேண்டும்.

(முற்பகல் 10-50)

காரணம் அவர் இன்றைக்குச் சொன்னார், நாங்கள் உடனடியாக எடுப்போம் என்று. ஆனால் இதுநாள் வரையிலும் எடுக்கவில்லை. ஏன் எடுக்கவில்லை? அதற்கு என்ன காரணம்? அந்தக் காரணத்தை விளக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்திலே பங்கு கொடுப்பது என்பது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட கொள்கை என்று சொன்னார்கள். எத்தனை அமைப்புகளிலே அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள் அங்கம் வகித்திருந்தார்கள். அவர்களிடம் ஆலோசனை கேட்கப்பட்டு, நிர்வாக சபையிலே வைத்து முடிவெடுக்கப்பட்டதா என்றால் இதுநாள் வரையில் இல்லை. எனவே நீங்கள் சொல்வது ஒன்றாகவும், செய்வது ஒன்றாகவும் இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்த நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் குறிப்பாக சென்னை மாநகரத்தில் இன்றைக்கு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் பிரச்சினை மிக மிக முக்கியமான பிரச்சினையாக இருக்கின்றது. ஆட்டோவில் ஏறுவது என்றால் எம் உலகத்திற்கு அல்லது வேறு உலகத்துக்கு போவதற்கான வழி என்ற முறையில்தான் இருக்கின்றது. அதிலே ஏறி உட்கார்ந்தால் நம்பிக்கையோடு உயிருடன் போய் இறங்குவோமா என்ற நிலை இருக்கின்றது. சென்ற முறை இது குறித்துச் சொன்னபோது அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். உடனடியான நடவடிக்கை என்றால் எப்போது? உங்கள் ஆட்சி முடிந்த பின்னர்தானா என்பதைத் தெரிவிக்க வேண்டும்! ஆட்டோவில் ஏறி உட்கார்ந்தால் நாம் போகவேண்டிய இடத்திற்கு நேர்மாறாகச் செல்லுவார்கள். கமிபத்திலேகூட நீங்கள் பத்திரிகையிலே படித்திருப்பீர்கள், கோவையிலே இருந்து வந்த தாயும், மகளும், ஆட்டோவிலே ஏறி விபத்துக்குள்ளாகி இறந்தார்கள் என்று அப்படிப்பட்ட நிலையிலேதான் இன்றைக்கு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இருக்கின்றன . . .

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தரராஜ் அவர்கள் பேசும்போது அமைச்சர் அவர்கள் பல கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவேன் என்று சொன்னார்கள், அவைகளை எப்போது நிறைவேற்றப் போகிறார்கள், ஆட்சி கலைத்த பிறகுதானா என்று சொன்னார்கள், ஆட்சிக் கலைப்பதற்கும் இதற்கும் என்ன சம்பந்தம்? . . .

1981 ஏப்ரல் 27]

திரு. ப. பொன்னுரங்கம் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டருக்கும் இதற்கும் என்ன சம்பந்தம்?

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவர் பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன் கேட்டுள்ளார்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பெருமாள் தவறாகப் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார் என்று கருதுகிறேன். வேறு ஒன்றும் இல்லை. உங்களுக்கு ஐந்து ஆண்டுகாலம் ஆளுவதற்கு மக்கள் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் இதைச் செய்யப் போகிறீர்களா என்றுதான் நான் கேட்டேன்.

அடுத்தபடியாக, அரிசன ஆதிதிராவிட மக்களுக்கு 18 சதவிகிதம் பெர் மீட்டுகள் வழங்கப்படும் என்று சொல்லி, அதற்கான சட்டத்தையும் நிறைவேற்றினோம். அதுகுறித்து எந்த இடத்திலேயும் 'மீட்டிங் நடத்தப்படவில்லை'. அந்த ஆதிதிராவிட மக்களுக்கு 18 சதவிகிதம் பேருந்துகள் உரிமம் வழங்கப்பட்டதாக எத்தவிதமான அறிவிப்பும் இதுவரையில் வரவில்லை. அதற்காக எத்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை எனவே அந்த நடவடிக்கையை விரைவாக எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எடுப்பீர்கள் என்றும் நம்புகிறேன்.

நான் முன்பே சொல்லியதைப்போல ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் பிரச்சினை மிகவும் முக்கியமான பிரச்சினையாக இருக்கின்றது. அவற்றில் மீட்டர்கள் சரியாக ஒடுவதில்லை. நாம் போகவேண்டும் என்று சொல்லுகிற இடங்களுக்கு வருவதில்லை. அதே போலத்தான் டாக்ஸிகளும். சென்ற முறை பேசும்போது அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், இந்த மீட்டர்கள் எல்லாம் சரிப்படுத்தப்படும் என்று. அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகள் இது நாள் வரையில் எடுக்கப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நீங்கள் தனியார் மூலமாக 'சேசில்' விற்பனை செய்கிறோம் என்று சொல்லுகிறபோது, அதிலே மிகப் பெரிய 'ராக்கட்' உள்ளது. 'ராக்கேட்' என்று சொன்னால் ஊழல் என்று பொருளாகும். ஒவ்வொரு 'சேசிகக்கும்' 30 ஆயிரம், 40 ஆயிரம் கிடைக்கின்றது. தனியார் ஒருவர் பேரில் அவர் பெயரிலே ரிஜிஸ்டர் செய்து ரூ. 5 ஆயிரம் கட்டிவிட்டு, யாருடைய சிபாரிசிலே அவர் சேசில் பெற்று, அதை பஸ் ஆபரேட்டர் அல்லது

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

லார், ஆப்பிரேட்டரிடம் கொடுத்தால் அவருக்கு 30 ஆயிரம் அல்லது 40 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் லாபம் வரும். அதைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்க வேண்டும். தனியார் தானே நமக்கு என்ன என்று அரசாங்கம் சுட்டிக் கழிப்பதற்கான நிலை இருக்கக்கூடாது. அதை அரசாங்கம் அனுமதிக்கக்கூடாது. யார் ஒருவருக்கு பர்மிட் இருக்கிறதோ, அவருக்குத் தான் 'சேசில்' கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவை அரசாங்கம் பிறப்பிக்க வேண்டும். அப்போதுதான் தமிழ்நாட்டிலே இதுபோன்ற பெரிய ஊழல்கள் நடைபெறாமல் தடுக்க முடியும். இதைச் செய்ய வேண்டும் என்று 'கேட்டுக் கொள்கிறேன்'.

இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே கார் ஓட்டுவதற்கு பயிற்சி அளிப்பதற்காக பல்வேறு இடங்களில் பயிற்சி நிலையங்களைத் தனியார் நடத்தி வருகின்றனர். அப்படி பயிற்சி நிலையங்கள் நடத்துபவர்களுக்கு அரசு பயிற்சி அளிக்க வேண்டும். சிங்கப்பூரிலே டிரைவிங் ஸ்கூலில் பணியாற்றும் பணியாளர்களுக்கு தனியாக ஒவ்வொரு ஆண்டும் பயிற்சி பெற்றால்தான், அவர்கள் தொடர்ந்து கார் ஓட்டும் பயிற்சி நிலையத்தை நடத்த முடியும். அதற்கு லைசென்சு வழங்கப்படும் என்று வைத்து இருக்கிறார்கள். காரணம், பேருந்து ஓட்டுவதற்கான சட்டதிட்டங்கள், மாறிவருகின்ற சூழ்நிலைக்குத் தக்கபடி அவ்வப்போது மாற்றப்படுகின்றன. அந்த மாற்றங்களை அவர்கள் உணர்ந்து இருந்தால்தான் பயிற்சி சரியாக அளிக்க முடியும் என்கிற வகையில் இந்த முறை அங்கே வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே, தமிழ்நாட்டில் கார் ஓட்டும் பயிற்சியை அவர்கள் முறையாக, சரியாகக் கற்றுத் தர வேண்டும் என்று சொன்னால், அந்த டிரைவிங் ஸ்கூலிலே பணியாற்றுகின்ற Driving School Instructors should be given proper instruction by the Government. They should be given refresher courses. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட பயிற்சியை அளிப்பதற்கு அரசாங்கம் தகுந்த முயற்சி எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை மவுண்ட் ரோடிலே செல்கிறபோது, மாண்புமிகு அமைச்சர்கள் வேண்டுமானால், கண்ணாடிகளை மேலே தூக்கி விட்டுக்கொண்டு போய்விடலாம். ஆனால், ஆட்டோவில் போகிறவர்கள், சைக்கிள்களிலே போகிறவர்கள், ரிக்ஷாவிலே போகிறவர்கள், ஸ்கூட்டரிலே போகிறவர்கள் யாவரும் எக்ஜாஸ்ட் பைப் மூலமாக வெளியாகின்ற புகையால் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். வெளிநாடுகளில், அந்த எக்ஜாஸ்ட் பைப்புகளை அந்தப் பேருந்துகளின் மேல் பாகத்திலே கொண்டு போய் வைத்து இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக, அந்த புகை காற்று மண்டலத்திலே கலந்து சென்று விடுகின்றது. ஆகவே, அரசாங்கம் பரிட்சார்த்தமான முறையில் அரசாங்கத்தால் நிர்வகிக்கப்படுகின்ற பேருந்துக் கழகங்கள் பஸ், லாரிகளில் எக்ஜாஸ்ட் பைப்பை மேலே வைப்பதைச்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

செய்து பார்க்கலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை அரசு மேற்கொண்டால், அதன் காரணமாக சாதாரண மக்கள் இந்தப் புகையால் ஏற்படும் விளைவுகளில் இருந்து காப்பாற்றப்படுவார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

புதுக்கோட்டையில் இருக்கின்ற பி.ஆர்.சி. நிறுவன பஸ்கள் புதுக்கோட்டை—மதுரை சாலையில் நிறுத்திவைக்கப்பட்டுள்ளன. சமீபத்தில் ஒரு பஸ்கடத்தப்பட்டு இருக்கிறது. வெளிநாடுகளில் விமானங்களையும், கார்களையும் கடத்துவதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். ஆகவே, இப்படி கடத்தப்படுவது இங்கு மட்டும் ஏற்படுவது அல்ல என்றாலும், பஸ்களை பாதுகாப்பாக வைப்பதற்கு அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதுக்கோட்டையில் இருந்து கடத்தப்பட்ட பஸ் சில மைல்களுக்கு அப்பால் கொண்டு செல்லப்பட்டு, அதிலே உள்ள பயர்கள் மற்ற உதிரிப்பொருள்கள் திருடப்பட்டு, விட்டுச்செல்லப்பட்டது. அந்தத் தவறு செய்தவர்கள் யார் என்று இதுவரையிலும் கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை. ஆகவே, அந்தத் தவறைச் செய்தவர்களைக் கண்டுபிடிக்கவும், அரசு பஸ்களைப் பாதுகாப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய சென்னையிலே ஓடுகின்ற பி.டி.சி. பஸ்ஸில் 3 பேருந்துப் பயணச் சீட்டுகள் ஒரே நெம்பரில் அச்சடிக்கப்பட்டு, பயணம் செய்பவர்களிடத்தில் அளிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அந்த டிக்கெட் நெம்பர் எம்.ஏ.பி. 79147, எம்.ஏ.பி. 79147, எம்.ஏ.பி. 79147. இப்படி ஒரே நெம்பரில் 3 டிக்கெட்டுகள் அச்சடிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. ஒன்று பட்டினப்பாக்கத்தில் இருந்து செல்கிற 12-பி பஸ்ஸில் கொடுக்கப்பட்டது. மற்றொன்று, லஸ்ஸில் இருந்து அசோக் பில்லர் செல்கிறபோது கொடுக்கப்பட்டது. மற்றொன்று 5—3—1981 அன்று கொடுக்கப்பட்டது. இந்த 3 டிக்கெட்டுகளும் ஒரே நிறுவனத்தில் அச்சடிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. எனக்குள்ள சந்தேகம் எல்லாம் இதை நிச்சயமாக அரசாங்கம் அச்சடித்து இருக்க முடியாது. இதிலே ஏதோ மோசடி நடந்து இருக்கிறது, தவறு நடந்து இருக்கிறது. ஊழல் நடந்து இருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் நான் தனியே பேசுகிறபோது குறிப்பிட்டுச் சொன்னேன். அன்றைக்கு டிக்கெட் காட்டுங்கள் என்று கேட்டார்கள். இப்போது தான் கிடைத்தது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அதைக் காட்ட வேண்டும்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : அதைத் தருகிறேன். ஆகவே, இப்படிப்பட்ட தவறுகள் எப்படி நிகழ்ந்தன, இந்த முறைகேடுகள் நடப்பதற்கு என்ன காரணம் என்பதைக் கண்டறிந்து, அதனைக் களைவதற்கும், சம்பந்தப்பட்டவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கவும் அரசாங்கம் முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. நா. சுந்தராஜ்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் உள்ள விஜிலென்ஸ் கமிஷன் மூலமாக எடுக்கப் பட்ட விசாரணையின் கர்ரணமாக சில போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள், காவல் துறை அதிகாரிகள், சில இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் அலுவலர்கள் மீது குற்றம் சாட்டப்பட்டு—ஆம்னி பஸ்கள் விடுவதற்கு அவர்கள் எந்த அளவிற்கு ஒத்துழைப்பாக இருந்தார்கள் என்று குற்றம் சாட்டப்பட்டு—அவர்கள் மேல் வழக்குப்போட்டு, அவர்கள் எல்லாம் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டார்கள். ஆனால், திடீரென்று இப்போது அவர்கள் மீது எந்தத் தவறும் இல்லை. அவர்கள் எல்லாம் முழுமையாக 100 சதவீதம் யோக்கியமானவர்கள், தவறு செய்ய வில்லை என்று அவர்களை மீண்டும் வேலைக்கு எடுத்துக்கொண்டு விட்டார்கள். விஜிலென்ஸ் கமிஷன் மூலமாக அவர்கள் எல்லாம் தவறு செய்தவர்கள் என்று சொல்லப்பட்டு, சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டு, தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப் பட்டு, கோர்ட்டில் வழக்குத் தொடர்ந்த நிலையில், வழக்கு நடைபெறாத நிலையில், அந்த வழக்கை எப்படி திரும்பப் பெற்றார்கள், எந்த ஆதாரத்தில் அதைத் திரும்பப்பெற்றவர்கள் என்பதை அறியவிரும்புகிறேன். நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவதெல்லாம், இந்தத் தவறுக்கு பல பெரிய அதிகாரிகளும், பெரிய மனிதர்களும் சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். வழக்கு மன்றத்திற்கு இது வந்தால் அவர்களைப்பற்றி வெளியே சொல்லி விடுவோம் என்று மிரட்டுகிறார்கள். அந்த மிரட்டல்களுக்குப் பயந்துதான் இன்றைக்கு இந்த வழக்கைத் திரும்பப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று நான் குற்றஞ்சாட்டுகிறேன்.

(முற்பகல் 11-00)

தவறுகள் செய்திருக்கலாம். செய்யாமல் இருக்க மாட்டார்கள். பல அதிகாரிகள் தவறு செய்திருப்பார்கள் என்பதை எங்களால் புரிந்து கொள்ள முடியும். அவர்களைப்பற்றி எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் தெரியும். இந்த இலாகாவில் பணியாற்றுகின்றவர்கள் எவ்வளவு திறமையானவர்கள், எப்படி எல்லாம் காரியம் ஆற்றக்கூடியவர்கள், தவறு செய்வார்களா மாட்டார்களா என்பது எல்லாம் எல்லோருக்கும் தெரியும். 50 சதவிகிதம் அதிகாரிகள் நிச்சயமாக தவறு செய்திருப்பார்கள். ஆகையால் நீங்கள் தொடர்ந்த வழக்கை தொடர்ந்து நடத்துங்கள்; மனச்சாட்டுக்கு விரோதம் இல்லாமல் வழக்கை நடத்துங்கள். அப்படியானால்தான் மக்கள் உங்களைத் தவறாக நினைக்க மாட்டார்கள். வழக்கு நடைபெற்று உண்மை வெளிவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேசியமயமாக்கும் கொள்கையின் அடிப்படையில் முதற்கட்டமாக நீங்கள் 'ஆம்னி பஸ்களை' தேசியமயமாக்க வேண்டும். அந்த ஆம்னி பேருந்துகள் இன்றைக்கு அரசாங்க அமைப்பில் இருக்கிற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. நா. சந்திராஜ்]

கழகத்திற்கு ஒரு போட்டி அமைப்பாக செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. திருச்சி, மதுரை. இன்னும் மற்ற இடங்களில் பார்த்தால் தெரியும். அவர்கள் நேரடியாக அரசு டெப்போ உள்ளே வந்து பயனிகளை ஆம்னி பஸ்களுக்கு அனுத்துச் செல்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு போட்டியாக நடைபெறுகிறது. ஆகவே, உடனடியாக முதற்கட்டமாக, இந்த தேசியமயமாக்கும் கொள்கையின் கீழ், ஆம்னி பஸ்களை எல்லாம், தேசிய மயமாக்க, கர்நாடக மாநிலத்தில் செய்ததைப்போல நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்போதுதான் நீங்கள் தமிழ்நாட்டு மக்களின் நம்பிக்கைக்கு உரியவர்களாக இருப்பீர்கள் ; சோசலிச அடிப்படையில் மக்கள் உங்களை நம்ப வழி ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால், இல்லாத கப்பல்களுக்கு ஒரு கழகம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கப்பலே இல்லை; அதற்கு ஒரு கழகம் இருக்கிறது. என்ன காரணம்? உங்களால் அந்த துறையில் சரியாக காரியங்கள் செய்ய முடியவில்லை. தொடர்ந்து, கப்பல் வாங்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து நஷ்டம்தான். 1976-77-ல் மட்டும்தான் இலாபம் வந்திருக்கிறது. மற்ற காலங்களில் 44 இலட்சம், 52 இலட்சம், 38 இலட்சம் என்று தொடர்ந்து இந்த கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்தில்தான் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இப்படி நஷ்டம் வரக்கூடிய நிலையில் நீங்கள் ஏன் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்த வேண்டும்?

இந்த நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணம், 8 மணி நேரம் வேலை என்றால் அங்கே பணியாற்றக்கூடியவர்கள் அதற்குமேல் 5 மணி நேரம், 6 மணி நேரம் 'ஓவர் டைம்' செய்ததாக கணக்குக்காட்டி அதற்குரிய தொகையைப் பெறுவதுதான் என்று சொல்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல் மேலும் அங்கே எந்த அளவுக்கு தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்பதை எல்லாம் பார்க்க வேண்டும் ; நஷ்டம் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

இந்த கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பல புதிய கப்பல்களை வாங்க வேண்டும். அப்படி கப்பல் வாங்க நடவடிக்கை எடுக்கும்போது பஸ்கேரியா, பால்டிகா போன்ற விவகாரம் மீண்டும் வந்துவிடக்கூடாது. அப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகள் மேலும் வராமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அதற்கு நல்ல அதிகாரிகளைக் கொண்டு குழு அமைத்து, அதன் மூலம் கப்பல்களை வாங்கி, இலாபகரமாக இந்த கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக இன்னும் ஒன்றை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு நம்முடைய அரசு பல புதியத் திட்டங்களைக் கொண்டுவந்திருக்கிறது. அந்தத் திட்டங்கள் மூலம் எந்த அளவுக்கு நீங்கள் அரசுப் போக்கு

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

வரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு ஊதியமும் சலுகையும் அளிக்கிறீர்களோ அந்த அடிப்படையில் தனியார் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் அளிக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். காரணம், இரண்டு நாட்களுக்கு முன்னால் விருதாச்சலத்தில் ஒரு பஸ் எரிக்கப்பட்டது. அது அரசாங்கத்திற்குச் செருந்தமான பஸ். அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. ஆனால் அதற்கு முக்கியக் காரணம் அந்த பஸ் டிரைவரும் கண்டக்டரும் தான் என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு இருக்கிற மனக் கொதிப்பு, 'நாம் இந்த அளவுக்குக் குறைவாகச் சம்பளம் வாங்குகிறோம்; ஆனால் இதிலே போகிறவர்கள் லக்சவரி வாழ்க்கை, சொகுசு வாழ்க்கை வாழ்கிறார்கள்' என்பது. அவர்களுக்கு இந்த மனக்கொதிப்பு இல்லாமல் மற்றவர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதியமும் சலுகைகளும் தனியார் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் வழங்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

இன்றைக்கு அரசாங்கம் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆனால் தனியார் நடத்தும் பேருந்துகளில் பெரும் இலாபம் வருகிறது. அவர்கள் எப்படி நடத்தினாலும் நஷ்டம் வருவதில்லை. ஒரு பேருந்தை வைத்திருக்கிறவர் இன்றைக்கு 4, 5 பேருந்துகளை வைத்திருக்கிறார்.

பங்களாக்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களால் கார் வைத்துக் கொள்ள முடிகின்றது. இப்படிப்பட்ட நிலை இருக்கின்றபோது நஷ்டம் என்று சொன்னால் அதை நம்பத் தயாராக இல்லை. ஆகவே அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுப்பது போன்றே அந்தத் தனியார் துறையின் ஊழியர்களுக்கும் ஊதியம் கொடுக்கின்ற வகையிலே அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

அடுத்து தற்போதைய காலகட்டத்திலே பேருந்து கட்டணங்களைப் பொறுத்தவரையில் அதாவது தனியார் பேருந்தாக இருந்தாலும், அரசின் பேருந்தாக இருந்தாலும் கட்டணங்களை உயர்த்தவேண்டும் என்று முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. தயவு செய்து கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டாம். அது ஏழை மக்களைப் பெரும்பாலும் பாதிக்கும். ஆகவே அவ்வாறு உயர்த்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தை வரவேற்று ஒரு சில கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறுவதற்கு முன்னர் முதற்கண் இங்கே பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகின்றேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

இன்றைய தினம் தமிழகத்திலே ஓடுகின்ற போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் 58 சதவீதம் அரசு போக்குவரத்துக்கழகத்தின் மூலம் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். சட்டமன்றத் தேர்தல் முடிந்தவுடன் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற தனியார் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குவோம் என்று புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னதைப்பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அன்றைய தினம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அவ்வாறு சொல்கின்றபோது வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே 9 சதவீதம் பேருந்துகள்தான் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆனால் இன்றையதினம் 2½ சதவீதம் பேருந்துகள் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே காங்கிரஸ் ஆட்சித் காலத்திலே பல பெரிய பணக்காரர்களும், பல பெரிய பஸ் ஓளர்களும் தோன்றிவிட்டார்கள். எனவே படிப்படியாக வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தேர்தலுக்கு முன்பு தேசியமயமாக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டதே என்று கேட்டார்கள். அவர்களிடம் நான் ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன், மத்திய அமைச்சர் திரு. ஆர். வி. சுவாமிநாதன் அவர்கள் விவசாயக் கடன்கள் அத்தனையும் தள்ளுபடி செய்யப்படும் என்று தேர்தலுக்கு முன்பு சொன்னார்கள். அதன்படி அவர்களால் செய்ய முடிந்ததா? ஆகவே வட ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அளவுக்கு தனியார் பேருந்துகளைக் குறைத்ததன் காரணத்தால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன்.

அடுத்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உச்சி அவர்கள் சொன்னதுபோன்று கிராமப்புற மக்கள் பேருந்துகளைப் பார்க்கவேண்டும் என்றால் நகரங்களுக்கு வந்துதான் பார்க்க முடியும், ஏற முடியும் என்ற நிலை இருந்தது முன்பு. ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில் தான் கிராமப்புற மக்கள் வாழுகின்ற ஊர்களுக்கே பேருந்துகள் செல்கின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கிராமப்புறங்களில் அதிகமான பேருந்துகள் விடப்பட்டதும் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில் தான். கிராமப்புறங்களுக்கு நல்லமுறையில் இணைப்புச் சாலைகள் போட்டது, இந்த அரசு தான். இந்தியாவைச் சுற்றி வந்தவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அனைத்து இந்தியாவிலும் இல்லாத வகையில் தமிழகத்தில் நான் துரிதமான

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

பயனமும், எத்திசைக்கும் எளிதாக செல்லக்கூடிய அளவிலே திறமையான நிர்வாகமும் இருக்கின்றது. அப்படிப்பட்ட ஒரே மாநிலம் தமிழகம்தான் என்ற வகையிலே தமிழகம் தலைநிமிர்ந்து நிற்கின்றது.

அடுத்து பொதுவாக இங்கே வெட்டுத் தீர்மானங்கள் எல்லாம் கொடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன, புதிய பேருந்துகள் விடப்படவேண்டும் என்று. சென்ற ஆண்டில் அதாவது 1980-81-ல் மட்டும் 1,200 புதிய பேருந்துகள் விடப்பட்டது பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அதுபோன்று இந்த ஆண்டும் அதிகமான பேருந்துகள் விடுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் காலத்திலே நடத்திலே ஓடிக் கொண்டிருந்த அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சியிலே லாபத்திலே ஓடக் கூடிய நிலைமை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது.

அடுத்து குறிப்பாக 6 கோடி, 8 கோடி ரூபாய் லாபத்திலே ஓட வேண்டிய பேருந்துக் கழகங்கள் இன்றையதினம் 10 கோடி ரூபாய்க்கு நடத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. அதற்குக் காரணம் டீசல் போன்றவற்றின் விலை யேற்றம்தான். மேலும் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமாக ஊதியம் கொடுக்கப் பட்டிருப்பதும் ஒரு காரணம். இதுபோன்ற பல்வேறு காரணங்களினால்தான் இப்போது நட்பம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்துவது பற்றிச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். கர்நாடக மாநிலத்தில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 பைசாவும், ஆந்திராவிலே 7½ பைசாவும், கேரளாவிலே 7 பைசாவும் வசூலிக்கப்படுகின்றது. ஆனால் தமிழகத்தில் தான் 6 பைசா கிலோ மீட்டருக்கு வாங்கப்படுகின்றது. 500 கிலோ மீட்டர் செல்லவேண்டும் என்றால் கர்நாடகத்திலே 60 ரூபாயும், ஆந்திராவிலே 50 ரூபாயும், கேரளாவிலே 40 ரூபாயும் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படுகின்றது.

(முற்பகல் 11-10)

ஆனால் தமிழ்நாட்டில் 31 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை மறந்து விடக் கூடாது. அதைப்போலவே டவுன் பேருந்தைப் பொருத்தவரையில் 30 கிலோ மீட்டருக்கு கர்நாடகத்திலே 2.40 காசும், கேரளாவில் 1.95 காசும், ஆந்திராவில் 1.70 காசும் கொடுக்கப்படுகிறபோது, தமிழகத்தில் 1 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை நினைவில் வைத்துக் கொண்டு, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு நெருக்கடிகளின் காரணமாக கட்டணத்தை

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

ஏற்றினாலும் பரவாயில்லை, ஆனால் மக்களுக்கு வசதிகளையும், துரிதமான பயனத்தையும், பேருந்துகள் போகாத இடங்களுக்கு பேருந்துகளை போவதற்கான வழி ஏற்படுத்தியும், இட நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கும் இடங்களில் இன்னும் அதிகமான பேருந்து விடுவதுமான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டாலே போதும். அரசுக்கு மக்கள் என்றும் கடமைப்பட்டவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதைக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால், அது எங்கள் மாவட்டத்தில் நல்ல முறையில் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு அது எங்கள் மாவட்டத்தில் 60 பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியிருக்கிறது. இந்த ஆண்டும் 30 டவுன் பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்த இருக்கிறது. இருந்தாலும் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகப் பரந்த நிர்வாகமாக உள்ளதால், இருக்கின்ற ஷேட்கிகள், டிப்போக்கள் மிக குறைவாக உள்ளன. அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும்.

இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றபின் இந்த 9 மாதத்தில் நிறைய வழித்தடங்களை தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்படுத்தியதற்காக நான் இந்த அரசைப் பாராட்டிக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டவுன் பேருந்தில் ஒரு சாதனையே நிகழ்த்தியிருக்கிறது. ஆரணியிலிருந்து ராணிப்பேட்டை, ஆரணியிலிருந்து சேத்பட்டி, ஆரணியிலிருந்து கண்ணமங்கலம் போன்ற பகுதிகளுக்கு புதிதாக டவுன் பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இதற்காக நான் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு அந்தப் பகுதி மக்கள் சார்பாக பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அது மட்டும் அல்லாமல், ஆரணியிலிருந்து ராணிப்பேட்டை போகவேண்டும் என்று சொன்னால், தனியார் பேருந்துகளில் போக வாசு. 2.15 காசு ஆகிறது. அரசு பேருந்துகளான டவுன் பேருந்தில் போக 1 ரூபாய், வர 1 ரூபாய் என்று இருக்கிறது. ஆகவே 15 காசு மீதம் ஆகிறது. மக்கள் இதை மனமார வாழ்த்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இதை எதற்காக இங்கே சுட்டிக் காட்டுகிறேன் என்று சொன்னால், இத்தகைய டவுன் பேருந்துகளை மக்கள் நன்மைக்காகவும், போக்குவரத்து வசதிகளுக்காகவும் இன்னும் அதிகமாக விட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் சொல்கிறேன்.

அடுத்ததாக, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் போராட்டம் நடத்தினால் போக்குவரத்துக் கழக வாலாற்றிலே இதுவரை எப்படி நடந்திருக்கிறது என்று சொன்னால், போராட்டம் நடத்துபவர்கள் கோரிக்கை வைப்பார்கள், பேச்சு வார்த்தை நடத்துவார்கள், போராட்டத்திற்கு நான் கொடுப்பார்கள். போராட்டம் துக்கும், குதுவலங்கள் நடக்கும், தொழிலாளர்கள்,

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

கழகங்கள், பொதுமக்கள் அனைவரும் பாதிக்கப்படுவார்கள். அதற்குப் பின்னால் ஏதோ ஒரு 10 ரூபாய், 20 ரூபாய் ஊதிய உயர்வு கிடைக்கும். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில், தொழிலாளர்கள் கோரிக்கைகளை வைப்பதற்கு முன்பே, அவர்களுடைய ஒப்பந்தம் முடியும் நேரத்திற்குள்ளாகவே, அமைச்சர் அவர்கள், அவர்களை எல்லாம் வரலாறுபோலப் பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்தி, வரலாற்றிலேயே எந்த மாறில்லாதிலேயும் இதுவரை கொடுக்காத வகையில் ஊதிய உயர்வும் அளித்திருக்கிறார்கள்.

முந்தைய ஆட்சியிலே போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் கோரிக்கைகளை வைத்து போராடிய போது, அந்த ஆட்சி என்ன செய்தது என்றால், சென்னையில் இருப்பவன் கன்னியாகுமரிக்கும், நாகப்பட்டினத்தில் இருப்பவன் செங்கல்பட்டிற்கும், வேலூரில் இருப்பவன் மதுரைக்கும் மாற்றி, ஒரு வருடத்திலேயே மூன்று நான்கு முறை ஊழியர்களை மாற்றம் செய்து, அவர்களுடைய குடும்பங்களை நடுத்தெருக்களிலே அலைய விட்டார்கள்.

ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே தொழிலாளர்களின் ஒப்பந்தம் முடியும் நேரத்திற்கு முன்பாகவே, அமைச்சர் அவர்கள் அந்தத் தொழிற் சங்கத் தலைவர்களை பலமுறை கூப்பிட்டு, இரவு பகல் என்று பாராமல் பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்தி அதை சுமுகமான ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டு வந்தார். அதுமட்டும் அல்ல, ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்து ஆனவுடன் அவர் சொன்னார். இது மட்டும் அல்ல, எந்த பிரச்சனைகளை நீங்கள் கொண்டு வந்தாலும் அதை நிறைவேற்றி வைப்பதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன். ஆகவே, படிப்படியாக மாற்றம் ஏற்படும், பிரச்சனைகள் தீர்க்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். இதைப் பொருத்தவரையில், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், ஒரு அமைச்சராக இல்லாமல், ஒரு அமைச்சர் என்ற முறையில் செயல்படாமல், போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களின் அமைச்சராக, தொழிலாளர்களின் தலைவராக நடந்துக் கொண்டார்கள். அவர்களுக்கு வரலாறு காணாத வகையில் 130 ரூபாய் வரை ஊதிய உயர்வு அளித்தமைக்காக, நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நான் இங்கே இன்னொன்றையும் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் படிப்படியாக உங்கள் பிரச்சனைகளை தீர்வு காணுகிறேன் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியதைப் போல, 4 முறைகள் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களை அழைத்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்து மானியம் வரும்போது, அன்றையதினம் அவர்களுக்கென்று ஒரு சில சலுகைகளை அறிவிப்பதாகவும் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் திங்கட்கிழமை மானியக் கோரிக்கை வரவிருக்கிறது என்றால், அமைச்சர் அவர்கள் அதில் இனிமேல்தான் பேசியிருக்கிறார்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

என்னும்போது, நேற்றைய முன்தினம் சனிக்கிழமையே, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களில் ஒரு சங்கத்தினர், நீண்டகால தொடர்வழியும் சம்பந்தமாக கோரிக்கைகளை வைத்து ஊர்வலம் நடத்தியிருக்கிறார்கள். இது எனக்கு வேடிக்கையாகவும் சிரிப்பாகவும் இருக்கிறது.

அதாவது அந்த அறிவிப்புகள் வருவதற்கு முன்பாக, இப்படி ஊர்வலம் நடத்தி, அதன்பின் அறிவிப்பு வருமேயானால், நியாயமாக புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சிக்கு கிடைக்க வேண்டிய விளம்பரத்தை, தாங்கள் தட்டிக் கொண்டு போகலாம் என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையிலேயே இத்தகைய ஊர்வலங்கள் நடைபெற்றிருக்கிறது என்பதை இங்கே கட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு முந்தைய ஆட்சிக் காலத்தில் நகர சுட்டுப்படி போன்ற சலுகைகளை பறித்திருந்தது. அப்படி பறிக் கப்பட்ட சலுகைகளை மீண்டும் மீட்டுக் கொடுத்தது புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சித்தான். அது மட்டும் அல்லாமல், இங்கே ஆணித்தரமாக ஒன்றைச் சொல்லிக் கொள்ளவிரும்புகிறேன். இதுவரை போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு சலுகையைக் கூட, இந்த அரசு மறுத்தது என்றோ, ரத்து செய்தது என்றோ கிடையாது. பல சலுகைகளை வாரி வாரி வழங்கிய ஆட்சியாகத்தான் இதுவரை இருந்திருக்கிறது. வாங்கி வாங்கி சிவந்தக் கரங்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக இல்லாமல், கொடுத்து கொடுத்து சிவந்தக் கரங்களுக்கு சொந்தக்காரர்களாகத்தான் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சி செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்று கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எ.லி. பேருந்துகளில் வீடியோ டேப்கள் பொருத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றில் ஒருசில இயங்காமல் இருக்கின்றன. அதையும் நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

இந்த மல்க்ஸ் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் தமிழ்நாட்டில் நல்ல சாதனை நடைபெற்றிருக்கிறது. அதை பரவலான முறையில் தமிழகம் முழுவதும், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தவேண்டும். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளை எல்லாம் சொருகப் பேருந்துகளாக மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மற்ற மாநிலங்களுக்கு நாம் இதிலும் ஒரு முன் உதாரணமாக இருக்கவேண்டும்.

வெளிநாடுகளில் உள்ளதுபோல் சாலைகளில் ஏற்படும் விபத்துக்களையும், ரிப்பேர்களையும் பற்றி தகவல் உடனுக்குடன் தெரிவிக்க வயர்லஸ்முறை தமிழ் நாட்டில் புகுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

கர்நாடகா மாநிலத்தில் ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள், நிர்வாகிகள் போன்றவர்கள் தமிழ்நாட்டில் பயிற்சி எடுத்துவருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அந்த அளவிற்கு நம் கழகங்களின் சாதனை இமயமலை உச்சிக்கு சென்றிருக்கிறது என்பதைக் கண்டு நான் பெருமிதப்படுகிறேன்.

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

[1981 ஏப்ரல் 2]

விபத்துக்களைத் தவிர்க்க அரசு பல வழிகளைக் கையாளுகிறது. வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொருத்தி பல விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதேபோல் தனியார் துறையிலும் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க இதுபோன்ற கருவிகள் பொருத்தப்பட வேண்டும்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடிய பஸ் சலுகைகள் பற்றி ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உறுப்பினர்கள் புறப்படும் இடத்தில் ஏறினால்தான் அவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறது. வழியில் இன்னொரு தொகுதி வருகிறது என்றால் வழியில் உள்ள அந்தத் தொகுதி உறுப்பினர் ஏறுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. இதில் அமைச்சர் அவர்கள் தக்க கவனம் செலுத்தி அதற்குண்டான நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உறுப்பினர்கள் எங்கே ஏறினாலும் இடம் கொடுப்பதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகப் பணியாளர்களின் பணி நேரம் முந்தைய ஆட்சிக்காலத்தில் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. ஒரு மணி நேரமாவது சலுகை அளிக்க வேண்டும்.

எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கும் வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம் தீர்மானம் முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக்காலத்தில் இருந்து கேட்கப்பட்டு வருகிறது. அனைத்து பேருந்துகழக ஊழியர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டித் தரவேண்டும். விழுப்புரத்தில் மத்திய தொழிற்கூடம் கட்டித் தரப்பட வேண்டும். பொதுமக்கள் நலன் கருதி கழகப் பேருந்துகள் நிற்கக் கூடிய இடங்களில் ஹோட்டல்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சார்பிலேயே கட்டப்படவேண்டும். போக்குவரத்துக் கழக அலுவலகங்கள் வரடகைக் கட்டடங்களில் இல்லாமல் அவற்றிற்கு சொந்தக் கட்டடங்கள் கட்டித்தரப்பட வேண்டும். பல்லவன் பேருந்துப் பணிமனைகளிலும் கிளை அலுவலகங்களிலும் தொலைக்காட்சி வசதி ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். மாவட்டத்தோறும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகள் துவங்கவேண்டும். ஆரணி-பெங்களூர், ஆரணி-காஞ்சிபுரம், ஆரணி-சேலம் பேருந்துகள் விட வேண்டும். ஆரணி பட்டு உற்பத்தியில் தலைசிறந்த இடமாகும். ஆரணியில் அதிகப்படியாக டவுன் போக்குவரத்து வசதியை செய்துதரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியங்களை ஆதரித்து விடைபெறுகிறேன்.

* திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைமீது நான் சென்ற ஆண்டு பேசிய போது போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் போராட்டத்தை தவிர்த்து அவர்கள் ஊதியக் கோரிக்கைகளை முடிக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்தினேன். அதற்

1981 ஏப்ரல் 27]

காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுத்தார்கள். அதற்காக அவர்களுக்கு என் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவிக்கக்கூடிய நேரத்தில் இந்த அவையில் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகத்தில் செல்வதற்கு பாஸ் வழங்குவதாக உறுதி அளித்தார்கள். ஆனால் அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரவில்லை என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்தத் துறை சம்பந்தமாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள கொள்கை அறிக்கையில் பார்த்திற்போது நாஷனலைசேஷன் ஸ்கீமை ஏறத்தாழ இந்த அரசு கைவிட்டிருக்கிறது என்ற முறையில்தான் நிலைமை இருக்கிறது என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 58 சதவிகிதம் தேசவுடமையின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்று இந்தக் கொள்கை அறிவிப்பில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் 12 ஆண்டுக் காலத்தில்தான் இந்த 58 சதவிகிதம் என்றளவிற்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மறந்து விடக்கூடாது.

இன்று மின்சாரம், வாட்டர், ரெயில்வே போன்றவையெல்லாம் மக்களுக்கு முக்கிய ஏற்பாடுகள் என்ற முறையில் (Essential Services) என்ற முறையில் அரசாங்கம் நடத்திவருகிறது. அதேபோல் மக்களுக்கு சேவை செய்யும் போக்குவரத்தையும் எசென்ஷியல் சர்வீஸ் என்ற முறையில் அரசாங்கமையாகவேண்டும். ஆகவே இந்த நாஷனலைசேஷன் ஸ்கீமை விரிவுபடுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-20)

இன்று கிராமங்களிலே அதிக பஸ்கள் விடுவதாகச் சொல்லி, நேஷனலைசேஷனைக் கைவிடக்கூடிய நடவடிக்கைகள் எடுப்பதாகச் சொல்லு சரியல்ல. பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு அல்லது தாலுகா சென்ட்ரல்களுக்கு, கிராமங்களுக்கு கவர் பண்ணக்கூடிய முறையில் பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்று அமைச்சர்கூட சொல்லமாட்டார் என்று எண்ணுகிறேன். ஆகவே, இந்த நேரத்திலே எந்த அளவுக்கு அதிகமான பஸ்களை விட முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு அதிகமான பஸ்களை விடுவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதே நேரத்திலே, அந்த நேஷனலைசேஷன் கொள்கையையும் வலியுறுத்தி ஆகவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். மலையோர பகுதிகள், தஞ்சை மாவட்டத்தில், மற்றும் இருக்கக்கூடிய கிராமங்களுக்கெல்லாம் இந்த போக்குவரத்து வசதியைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, இந்த கொள்கை விளக்க அறிக்கையிலே, கட்டண உயர்வு ஏற்படுத்தக்கூடிய ஒரு ஷரத்து இருக்கிறது. இந்த நேரத்திலே ஒன்றை நான் வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து என்பது மிக

[1981 ஏப்ரல் 27]

ளுடைய வாங்கும் சக்திக்கு உட்பட்டிருக்கவேண்டும். 'வித்தின் தி பர்சேசிங் பவர் ஆப் தி பிபுள்' இருக்கவேண்டும். ஆனால், இன்று நமது போக்கு வரத்துத் துறை செல்லுகின்ற நிலையைப் பார்த்தால், 'வித்தின் தி பர்சேசிங் பவர்' இருக்குமா என்பதில் நியாயமான சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இந்த முறையிலே கொண்டு செல்வது சரியல்ல, இன்றைக்கு இந்த நிலைமைக்குக் காரணமாக இருப்பது, வரி உயர்வினால் ஏற்படக்கூடிய விலை வாகியாகும். அதற்கு முக்கிய பொறுப்பாக இருக்கக்கூடிய மத்திய அரசை, இதை ஒரு எஸ்சென்சியல் சர்வீஸ் என்ற முறையில் இதை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர, எந்த அளவுக்கு மாவியம் வாங்க முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு வாங்க மத்திய அரசை வலியுறுத்த வேண்டுமே தவிர, மக்களை டாக்ஸ் பண்ணக்கூடாது, அந்தச் சொல்லைச் சரியாக இருக்காது என்று நான் இந்த நேரத்திலே வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். அதற்கு காரணம் சொல்லக் கூடிய நேரத்தில், டயர் விலை உயர்வு என்று சொல்வது சரியல்ல. கன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் உற்பத்தியாகும் ரப்பரை இந்த போக்குவரத்துத் துறை க்குத் தேவையான டயர் உற்பத்திக்கான ஸ்கீம் இருந்தது. ஆனால், அது கைவிட்டது மாதிரி இருக்கிறது. அது சரியல்ல, டயர் உற்பத்தி, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்தி செய்வதற்கு போக்குவரத்துத் துறை அல்லது அரசின் மற்ற இலாக்காக்கள் எந்த அளவுக்கு அதற்கான பாக்க்டிரியை உருவாக்க வேண்டுமோ, அந்த ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்று கொடுக்கப்பட்டுள்ள கொள்கை விளக்க அறிவிப்பில், 'எர்னின் பெர் கிலோ மீட்டர்' உயர்த்தியுப்பதாகவும், பிரேக் டவுன் குறைந்திருப்பதாகவும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், இதற்கெல்லாம் முக்கிய காரணமாக இருப்பது தொழிலாளர்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. தொழிலாளர்களுக்கு என்ன முறையிலே சலுகைகள் அளிக்கப்பட வேண்டுமோ, அந்த முறையிலே வாதிகள் அளிக்கப்பட வேண்டும். ஆனால், அப்படிச் செய்யப்படவில்லை. போதுமான அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் வைக்கப்படவில்லை; அதனால் அவர்களுக்கு ஓர்க் லோட் அதிகமாகக்கூடிய நிலைமை தான் இருக்கிறது. அது சரியல்ல. நார்மல் அடிப்படையிலே தொழிலாளர்கள் திரையிக்கப்பட வேண்டும். நார்மலைக் கணக்கிட்டுத் தொழிலாளர்கள் வைக்கப்படாமல், அவர்கள் அன்-அக்வுண்டடாக தொழிலாளிகளை வைத்திருக்கிறார்கள். கோளாவிலே ஒரு பேருந்திற்கு 10 தொழிலாளர்களும், மேற்கு வங்காளத்திலே ஒரு பேருந்திற்கு 13 தொழிலாளர்களும் இருக்கிறார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறைகளிலே 7.5 சதவிகிதம் என்ற முறையிலே தொழிலாளர்கள் இருப்பதாகக் காணப்படுகிறது. எனவே, இதைக் கணக்கில் கொண்டு, இந்தத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்பட வேண்டும். தேவையான தொழிலாளர்களை

1981 ஏப்ரல் 27]

நியமிக்க வேண்டும். டெய்லி வேஜஸ் தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டும். அவர்கள் மற்றவர்கள் பெறக்கூடிய சலுகைகளைப் பெற வேண்டும், நார்மல் அடிப்படையிலே தொழிலாளர்கள் நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். உதாரணமாக சொல்ல வேண்டுமானால், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 662 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. இன்றையதினம் 7.5 என்ற முறையிலும்கூட 4,962 தொழிலாளர்கள் அங்கே இருக்க வேண்டும். ஆனால், 4,669 தொழிலாளர்கள் தான் அங்கே இருக்கிறார்கள். இதுகூட, இந்த எஞ்சினியரிங் சேக்ஷனைச் சேர்ந்த 300, 400 பேர்களைச் சேர்த்திருக்கிறது. இதெல்லாம், போதுமான தொழிலாளர்கள் அங்கே இல்லை என்பதைக் காட்டுகிறது. அதன் காரணமாக மெயின்டெனென்ஸ் பாதிக்கப்படுகிறது என்பதுக்கள் ஏற்படுகின்றன. இதைத் தவிர்க்க குறைந்த அளவு போதுமான தொழிலாளர்கள் இருக்கும்படி செய்ய வேண்டும்.

இதேபோன்று, இன்றைக்கு 'லாஞ்சிவிடி' ஸ்கீம் கொடுத்திருப்பதால், தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை கிடைக்கும் என்று சொல்லியிருப்பது முழுமையாக சரியல்ல. இந்த லாஞ்சிவிடி ஸ்கீமினால், டெய்லி பெயி்ட் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் முன் சர்வீஸ்டன் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டும். மற்றவர்களுக்கு கிடைக்கும் சலுகைகள், இவர்களுக்கும் கிடைக்க வேண்டும். அந்த அளவுக்கு மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும். அதே போன்று, 73, 75-லே வேலை நிறுத்தத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட சர்வீஸ்கள் இன்று இதிலே சேர்த்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும். டெய்லி பெயி்ட் ஆக இருந்த கால சர்வீஸ் எல்லாத் தொழிலாளிகளுக்கும் ரெலியூவிற்கு, சேர்த்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும். இன்னும் திறமையாகவும், நிறைவுள்ளது மூலம் இன்று ரெலியூ கொடுக்கப்படும் என்று கொன்னால் யாருடைய திருப்தி? இது அதிகாரிகளுடைய திருப்தியை ஒட்டி இருக்கிறது. இது பழி வாங்குவதற்கு, 'டிகிரிமென்ஷனுக்கு' இடம் கொடுக்கிறது. ஆகவே எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் அவர்களுடைய சர்வீஸின் அடிப்படையிலே அவர்களுக்கு ரெலியூ கொடுக்கப்பட வேண்டும். இதுதான் 'லாங்கிவிட்டி பே ஸ்கீம்' உள்ள உண்மையான நோக்கம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் இன்று ரெலியூ மறுக்கப்படுகிறது என்றால், ஒரு தொழிலாளிக்கு இரண்டு பனிஷ்மென்ட் கொடுக்கப்படுகிறது என்று அர்த்தம். அவர்களுடைய குற்றத்திற்கு 'சஸ்பென்ஷன்' கொடுக்கப்படுகிறது; 'இன்கிரிமென்ட் கட்' செய்யப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் அவர்களுக்கு ரெலியூ கொடுக்க முடியாது என்று சொல்வது சரியில்லை. அவசர காலத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட, அதேபோல திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே ஏற்படுத்தப்பட்ட பாதிப்புகள்; அந்த பாதிப்புகளை மாற்றுவதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

நுகரக்கூடிய எடுக்க வேண்டாமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேமாதிரி 'டெர்மினல் பெனிபிட்': 378 ஆம் எண் ஜி.ஓ.படி தொழிலாளர்களுக்கு 'டெர்மினல் பெனிபிட்' கொடுக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். இன்று அது மாற்றப்பட்டிருக்கிறது, அது சரியில்லை. எந்த அளவு விரைவிலே தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்க முடியுமோ, அதை கொடுக்கப்பட வேண்டும். இன்று அது கொடுக்கப்படாததன் காரணமாக பல தொழிலாளர்கள், வேலையை விட்டு சென்றிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் உண்மையிலே வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல 'இன்சென்டிவ்' பொறுத்தவரை இன்றைக்கு எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களில் ஒரே மாதிரியாக இன்சென்டிவ் கொடுக்கப்படுவதில்லை. உதாரணத்திற்கு சொல்ல வேண்டுமென்றால், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து கழகத்தில் இன்று பாடி பில்லிங் பிரிவில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு பல்லவன் பாடி பில்லிங் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்கின்ற அளவு கொடுக்க முடியாது என்று அந்த நிர்வாகம் மறுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. 1977-ல் போடப்பட்ட ஒப்பந்தம் இன்னும் அது அமலுக்குக் கொண்டு வரப்படாத நிலைமை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல தொழிலாளர்களுக்கு சட்டப்படியாக கொடுக்கப்படவேண்டிய வசதிகள் இன்றைக்கும் பல பணிமனைகளிலே கொடுக்கப்படுவதில்லை. தொழிலாளர்களுக்கு 'ரெஸ்ட் ஷேட்' இல்லை. சோடுகளிலே தூங்குகின்ற நிலை இருக்கிறது. பல இடங்களை அடைப்போல கட்டிக்காட்ட முடியும். குழித் துரையிலே இருக்கிற பணிமனையில் ரெஸ்ட் ஷேட் இல்லை. பல பணிமனைகளில் குடிப்பதற்கான தண்ணீர் வசதி இல்லை. மோட்டார் வெகிகிள் ஆக்ட் படி கேண்டன் வசதிகள் போதுமானதாக இல்லை. 51 டெப்போக்களில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது சேன் போக்குவரத்து கழகத்திலேதான் அதிகமாக இருக்கிறது. இது மற்ற கழகங்களில் அவ்வளவு இல்லை. எல்லாக் கழகங்களிலும் கேண்டன் வசதி பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலும், டெப்போக்களிலும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். 'சப்ஸிடைஸ்ட்' கேண்டனாக இருக்க வேண்டும்.

அதேமாதிரி

"Fair Price Shop"

வேண்டும். சி.சி.ஏ. பொறுத்தவரையில் அதிகாரிகளுக்கு 1—4—1978-ல் இருந்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு 1—4—80 முதல் கொடுக்கப்படுகிறது. இந்த முடிவு சரியில்லை. எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரியாக கொடுக்கப்பட வேண்டும். பெடிகல் வசதிகளைப் பொறுத்தவரை ஏற்படுத்தியிருக்கிற வசதிகள் போதுமானதாக இல்லை. அதிகமான டெப்போக்களில் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். திருவள்ளூர் கழகத்திலே இருக்கிற பல பணிமனைகளில் பெடிகல் வசதிகள் இல்லை.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

தொழிலாளர்களுக்கு (promotion) கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். நேரடியாக வெளியிலிருந்து ஆட்களை “checking Inspectors” போன்ற பதவிகளுக்கு எடுப்பது சரியாக இருக்காது. டிரைவர்களைப் பெற்றுத்தவரை இன்றைக்கு, ஸ்டார்ட்டர், வெகிக்கிள் எஞ்சமின்ர், பார்க்கிங் கண்ட்ரோலர், டிரைவிங் இன்ஸ்டாக்டர் போன்ற பதவி உயர்வு அவர்களுக்கு கொடுக்கலாம். ஆனால் பல கழகங்களில், குறிப்பாக கட்டபொம்மன் கழகத்தில் 1977-ல் ஒப்பந்தம் போட்டு இன்னும் அவை நடைமுறைப்படுத்தவில்லை. இந்த நிலை பல கழகங்களிலும் இருக்கின்றது.

அதேபோல ‘ட்ரான்ஸ்பர்சை’ பொறுத்தவரை அதிகாரிகளுக்கு லஞ்சம் வாங்க தூண்டுதலாக இந்த ட்ரான்ஸ்பர் அமைகிறது. அகவே தெளிவான கொள்கை இந்த ட்ரான்ஸ்பர்சை பொறுத்தவரையில் இல்லை. கழகத்திலிருந்து இன்னொரு கழகத்திற்கும், கழகத்திற்குள்ளேயும் ட்ரான்ஸ்பர்ஸ் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தக் கொள்கையை உருவாக்க வேண்டும்.

அதேபோல தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற பேட்டா பல வருடங்களுக்கு முன் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. விலைவாசி ஏறி இருக்கிறது. பேட்டாவை அவர்களுக்கு உயர்த்தி கொடுக்க வேண்டும். இன்சென்டிவ் இணைக்கப்பட்ட பேட்டா என்பது சரியாக இருக்காது.

டிகிப்பிளின் புரோசீடியன்சை பொறுத்தவரை எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் தொழிலாளர்களுக்கு இல்லாமல் இருந்து வருகிறது. அகவே ஸ்டான்டிங் ஆர்டர்சை அமுலுக்கு கொண்டு வரவேண்டும். அதிலே பரிவாங்கும் படலம் இருக்கிறது. பார்ஷியாலிடி படலம் இருக்கிறது, அதையெல்லாம் மாற்றியமைக்க வேண்டும்.

(முற்பகல் 11-30)

நீதிமன்றத்தின் முடிவு வந்ததற்குப் பிறகு கூட தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளாத நிலையை பல இடங்களிலே இருக்கிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே மாயாண்டி என்ற டிரைவருக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டின் தீர்ப்பு அவருக்கு வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்று வந்ததுகூட இன்னும் வேலை கொடுக்கப்படவில்லை. அதைப்போலவே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கிருஷ்ணன் பிள்ளை என்ற டிரைவருக்கு நீதிமன்றத்திலிருந்து அவர் குற்றவாளியல்ல என்று தீர்ப்பு வந்ததுகூட வேலை கொடுக்கப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை கவனிச்சு அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும்.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

டேமேஜஸைப் பொறுத்தவரையில் தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடிக்கப் படுவது சரியல்ல. டேமேஜஸ்க்கு காரணமாக இருந்த நிலைமைகளை எல்லாம் கவனத்திலே எடுத்துக்கொண்டு அதை நிர்ணயம் செய்யவேண்டும்.

விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அந்த விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும்.

பிரயானிகளைப் பொறுத்தவரையிலே பேருந்துகளிலே போதுமான செக்யூரிட்டி இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது, அதைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும்.

லாரிகள் ஓவர் ஸ்பீடை செக் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். இரவு நேரங்களிலே ஸ்பீடாக போகாமல் குறைந்த வேகத்திலே போகக்கூடிய முறையிலே நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும்.

லாரிகள் ஆக்ஸிடன்ட் அதிகமாக ஏற்படக்கூடிய இந்த நேரத்திலே அவர்களுக்கு நிவாரணம் கொடுப்பதிலே எவ்வளவு துரிதப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். டிஸ்டர்பிங் அல்லது டெத் ஏற்பட்டால் அவர்களுக்குத்தான் நிவாரணம் கொடுக்கப்படுகிறது. 1, 2, 3 ஆண்டுக் காலத்திற்கு விபத்து ஏற்பட்டதன் காரணமாக ஆஸ்பத்திரியிலே இருந்து வைத்தியம் பார்க்கின்றவர்களுக்கு எந்தவிதமான நிவாரணமும் கிடைப்பாத நிலைமை இருக்கிறது. இதை மாற்றியமைக்க வேண்டும். நீண்ட நாட்கள் ஆஸ்பத்திரியில் வைத்தியம் பார்க்கின்றவர்களுக்கு கடுந்த அளவுக்கு அவர்களுக்கு நிவாரணம் கொடுக்க காம்பன்சேஷன் சட்டத்திலே மாற்றத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விபத்துக்களுக்கு ஒரு முக்கியமான அம்சம் என்னவென்றால் ஆர்.டி.ஓ.க்கள் ஆபீஸ்களிலே ஒழுங்காக பஸ்களை செக் பண்ணுவது இல்லை. ஆர்.டி.ஓ.க்கள் ஆபீஸ்களிலே லஞ்சம் பெறுகிற படலமாக அவைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் அதிகமான வேலை பளு இருப்பதாக ஒரு காரணத்தினைச் சொல்லிக்கொண்டு இப்படிச் செய்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு உள்ள ஓர்க் லோடை குறைக்க நடவடிக்கை எடுத்து ஆர்.டி.ஓ.க்கள் சரியான முறையிலே பஸ்களை செக் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு கரப்ஷனுக்கு அஸ்திவாரமாக இருக்கிறது. ஆம்னி பஸ் சம்பந்தமாக வழக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது என்று பத்திரிகையிலே பார்த்தோம். அது என்ன ஆயிற்று என்று

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

தெரியவில்லை. அது வாபஸ் வாங்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று கேள்விப்படுகிறோம். அது உண்மையாக இருந்தால் சரியாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறோம். சமீபத்திலே திருப்பதியிலே ஒரு ஆம்னி பஸ்பெர்மிட்டே இல்லாமல் இருப்பதாக டிடிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று பத்திரிகையிலே பார்த்தோம். இதற்கு எல்லாம் இந்த ஆர்.டி.ஓ.-க்களிலே இருக்கின்ற ஆட்கள்தான் பொறுப்பாகும், ஆகவே இதையெல்லாம் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே கார்ப்புன் இன்றைக்கு ஒரு பெரிய அம்சமாக இருக்கிறது. பல டெப்போக்களிலே டியூப்ளிகேட் டிக்கட்டுகளை விநியோகம் செய்கிறார்கள் என்று கேள்விப்படுகிறோம். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுடன் ஒரு அண்டர்ஸ்டான்டிங்கை வைத்துக்கொண்டு செக் பண்ணுவதிலே முறைகேடுகள் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. அதன் காரணமாக அதற்கு ஒத்துக்கொள்ளாத தொழிலாளர்கள் பலர் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு அவர்கள் வெளியே தள்ளப்பட்டக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. குறிப்பாக தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பல பேர்கள் லஞ்ச லாவண்யத்திற்கு ஒத்துக்கொள்ளாத காரணத்தினால் அவர்கள் அதிகாரிகளால் பழி வாங்கப்பட்டு வெளியே அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றார்கள் என்று கேள்விப்படுகிறோம்.

லாரிகளிலே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு பாதுகாப்புக் கொடுக்கின்ற முறையிலே ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும். அவர்களுக்கு போதுமான ஊதியம் கொடுக்கக்கூடிய சட்டத்தை கொண்டுவர வேண்டும். அவர்களுக்கு ரெஸ்ட் ஷெட்கள் ஏற்படுத்தப்படவேண்டும்.

அடுத்து குட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனை விரிவுபடுத்த வேண்டும்.

ஆட்டோக்களிலே மீட்டர்கள் சரியான முறையிலே பொருத்தப்பட வேண்டும். கிராமங்களிலே இருக்கின்றவர்களைப் பொறுத்தவரையில் மீட்டர்கள் இல்லாவிட்டால் கூட ஸ்டேஜ்ஸ்கு ஸ்டேஜ் பெயர்களை வைத்து செயல்படக்கூடிய முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். துறைமுகங்களைப் பொறுத்தவரையிலே கொள்கைக் குறிப்புகளிலே கொளச்சல் துறைமுகத்தை மைனர் போர்ட்டாக போட இருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதை இண்டர்மீடியரி போர்ட்டாக உயர்த்த வேண்டும். அப்பொழுது கார்கோ சென்று வருவதற்கான வாய்ப்பு நிறைய இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நான் கடைசியாகச் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், அது ஒருவேளை அமைச்சரவர்களுக்கே தெரியும் என்று கருதுகிறேன். பல கழகங்களில் வேலை செய்யாமலே பல நபர்கள் ஊதியம் பெறுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. ஜே. ஜேம்சுசந்திரன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

கிறது. அதற்காக அமைச்சருடைய பெயரும் பல விஷயங்களிலே பயன்படுத்தப்படுகிறது. அவ்வாறு இருப்பது சரியல்ல. இம்மாதிரி வேலை செய்யாமல் ஊதியம் கொடுக்கும் முறைகளைத் தவிர்க்கின்ற முறையில் அரசு கடுமையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தி, எனக்குப் போதுமான நேரத்தைத் தந்த துணை சபாநாயகரவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, 1981-82 ஆம் ஆண்டுக்கான பேர்க்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது ஓரிரு கருத்துக்களை வழங்குவதற்கான வாய்ப்பினை உருவாக்கித் தந்த மைக்காக முதலிலே நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும், இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இருக்கின்ற மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் காட்டிலும் தமிழகத்திலே இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக நடைபெற்று, இந்தக் கழகத்தை நீங்கள் பின்பற்ற வேண்டுமென்று அவர்களுக்குச் சொல்லுகின்ற அடிப்படையில் இருக்கின்றன. இந்த அளவிற்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை மாநிலங்களும் தமிழகத்தைப் பின்பற்றிக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையை நாம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இங்கே பேசிய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய துணைத் தலைவரவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவரவர்கள் தேர்தல் காலத்தில் இரண்டு மாவட்டங்களின் பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று தெரிவித்த கருத்தின் அடிப்படையில் இங்கே அவர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையிலும் தமிழகத்தில் 1977 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னால், புரட்சித் தலைவரவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பிலே ஏறியதற்குப் பின்னாலே, போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றையதினம் ஏறக்குறைய 2,100 பேருந்துகள் பல்வேறு தடங்களில் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இவர்கள் தேசியமயமாக்கப்படவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். இங்கே கார்ப்பரேஷனிலே இருக்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஏறக்குறைய 7,000-க்கும் மேற்பட்டு இருக்கின்றன. தனியார் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஏறக்குறைய 5,000 பேருந்துகள் இன்று ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. பல்வேறு கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற தனியார் நிறுவனங்களைச் சேர்ந்தவர்கள், அந்த இடங்களிலேயெல்லாம் கார்ப்பரேஷன் பேருந்துகள் விடப்படுகின்ற காரணத்தால், எங்கள் பேருந்துகளையெல்லாம் நீங்கள் எடுத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு கார்ப்பரேஷன்கள் பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், பெரும்பாலும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் பல்வேறு கட்டங்களில், இரண்டு மூன்று நாட்கள் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி ஏறக்குறைய 7 கோடி ரூபாய் அளவிற்கான போனஸ், சம்பள உயர்வு ஆகியவை கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இங்கேயிருக்கின்ற வர்கள் பல்வேறு கோணங்களிலேயெல்லாம் கட்டிக்காட்டிப் பேசினார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் எல்லாம் தமிழகத்திலே உருவாக வேண்டும், கிராமங்களிலே இருக்கின்ற மக்கள் பேருந்துகளின் மூலமாக நகரங்களுக்கு வர வேண்டுமென்ற அடிப்படைத் தத்துவத்திலே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் சமார் 2,000 பேருந்துகளை கிராமப்புறங்களில் விட்டிருக்கிறார்கள். 32,000 கிராமங்களில் உள்ள ஏழை எளிய மக்கள், அடித்தளத்திலே உள்ள மக்கள் பயன்படுத்துகின்ற அளவிற்குப் பல்வேறு பகுதிகளிலேயும், பேருந்துகள் செல்ல முடியாது என்ற இடங்களிலே யெல்லாம் கூடப் பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1,000-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை விடும் வகையில், வருகின்ற மாதத்தில் ஊட்டியிலே 1,001-வது பேருந்தைவிட இருக்கிறார்கள்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் பல்வேறு கிராமங்களில், பல்வேறு வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை விட்டாலும்கூட இன்றையதினம் இலாபத்தை ஈட்டியிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல முறையில் போனஸ் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகளைக் கட்டித் தந்து நல்ல வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை விட்டிருந்தாலும், கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பெரியார் மாவட்டம், நீலகிரி மாவட்டம் ஆகிய மூன்று மாவட்டங்களையும் இணைத்துக்கொண்டு இன்றைய தினம் அக்கழகம் இருக்கிறது. ஆகவே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பெரியார் மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாக பிரிவை ஏற்படுத்தி, அதற்கு தனியாக ஒரு பெயரை உருவாக்கி, பெரியார் மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்கு வரத்துக் கழகத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை நான் இங்கே எடுத்து வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் அமைச்சரவர்கள் பல்வேறு வழித்தடங்களிலேயும், அங்கே வாழ்கின்ற மக்களின் வசதிக்காக மினி பஸ்களை விடும் வகையில் பல்வேறு திட்டங்களை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்] [1981 ஏப்ரல் 27]

குறிப்பாக எடுத்துக் கொண்டால், தாளவாடியிலேயிருக்கிற மக்கள், பல்வேறு கிராமங்களிலேயிருக்கிற மக்கள், பேருந்து வசதி இல்லாத காரணத்தாலே, மலைப் பகுதியாக இருக்கிற காரணத்தாலே, அந்தப் பகுதியிலே பேருந்துகளே செல்ல முடியாத சூழ்நிலையிருக்கிற காரணத்தாலே, அங்கே மினி பஸ்கள் விடப்பட்டு, ஏறத்தாழ, 10, 15 கிலோமீட்டர் வருகிற கிராம மக்கள், மினி பஸ் மூலமாக, பேருந்துகள் செல்லும் இடத்திற்கு வரக்கூடிய நிலைமையை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11.40)

அதேபோல், சத்தியமங்கலத்திலிருந்து கோபிசெட்டிப்பாளையம் வழியாக, சென்ற காலத்தில் ஒரு விரைவுப் பேருந்து விடப்பட்டிருந்தது. இரண்டு ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்பாக விடப்பட்ட அந்தப் பேருந்து இப்பொழுது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னையில் பல்வேறு வேலைகள் காரணமாக, வியாபார நோக்கத்திற்காக, அங்கிருந்து 50-க்கும் மேற்பட்டவர்கள் சென்னைக்கு வருகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பேருந்தை மீண்டும் சென்னைக்கு விடும் வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் நிலைமையை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை நான் விடுக்க விரும்புகிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், பொறியியல் கழகம் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பொறியியல் கழகத்தில் நல்ல பல்வேறு திட்டங்களை செயல்படுத்துகிற முறையிலே, 'பாடி பிஷ்டிங்' கட்டுகிற முறையிலே, செயல்படுத்துவதன் காரணமாக, நல்ல முறையிலே இலாபத்தை ஈட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்காக, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அந்த மாவட்டத்திலே யிருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் பாராட்டுத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே ஓயர் லெஸ் பொருத்தப்பட்ட 6 பேருந்துகள் நம்முடைய அரசு வந்ததற்குப் பின்னாலே விடப்பட்டிருக்கிறது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் பல்வேறு கோணங்களிலே இங்கே சொன்னார்கள்.

கிராமப்புறங்களுக்கு மினி பேருந்துகளை விட்டதற்குப் பின்னால், விலை வாசிகள் ஏறியதற்குப் பின்னால், பெட்ரோல் விலை, டயர் விலை, சேசிஸ் விலை ஏறியதற்குப் பின்னால்கூட, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபத்திலே நடக்கிறது என்று சொன்னால், அன்றையதினம் ரூ. 8 கோடி நட்டத்திலே ஓடியுள்ளது என்பதை நீங்கள் பார்த்திருக்கிறீர்கள். ஆனால், கிராமங்களில் ரோடு வசதியில்லாத இடங்களில், இன்றையதினம் பேருந்துகளை விட்டு,

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

இலாபம் அடைந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்பதன் நோக்கத்தை அனைத்துக் கட்சிகளும் ஏற்று, இன்னும் பல்வேறு கிராமங்களில் உள்ள மக்கள் போக்குவரத்து வசதி பெற தாங்கள் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டுமென்று நாள் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: சேன் போக்கு வரத்துக் கழகம் நட்டத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. என்று புத்தகத்தில் தரப்பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் இலாபம் பெறுகிறது என்று சொல்கிறார்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: சேன் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் இலாபத்தை ஈட்டிக் கொண்டிருக்கிறது என்று எடுத்துச் சொன்னேன். மற்ற கார்ப்பரேஷன்கள் எல்லாம், இன்றையதினம் பெட்ரோல் விலை உயர்வுக்குப் பின்னால், டீசல் விலை உயர்வுக்குப் பின்னால், டயர் விலை உயர்வுக்குப் பின்னால், நட்டத்தில் நடைபெற்று வருகின்றன என்று புன்ளி விவரம் காட்டுகிறது. சேன் போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபம் அடைந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அறிவார்கள்.

அடுத்து, சாக்குப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், கிராமங்களிலே உள்ள பொருள்களை நகரங்களுக்கு எடுத்து வர, புதிதாக, பாதிப் பேருந்தை சாக்குகள் பேருந்தாகவும், பாதிப் பேருந்தைப் பிரயாணிகள் பேருந்தாகவும் பிரித்து, புதிய ஏற்பாட்டை நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் செய்திருக்கிறார்கள். தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இந்தியத் துணைக் கண்டமே வியக்கின்ற அளவிலே, நல்ல முறையிலும், சிறப்பான முறையிலும், நாகரீகமாகவும், விரைவாகவும் செல்லக்கூடிய போக்குவரத்தை, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் உருவாக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். பல்வேறு கிராமங்களிலே போக்குவரத்துக்கு வழி செய்ய வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொல்கிறீர்கள். ஆனால், பயண டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்த வேண்டாமென்று சொல்கிறார்கள். பல்வேறு மாநிலங்களிலே டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்தாத காரணத்தால்தான் கிராமங்களுக்குப் பல்வேறு பேருந்துகளை விட முடியாத நிலைமையிருக்கிறது. உலக வங்கியிடமிருந்தும் பணம் பெற முடியாத நிலைமையிருக்கிறது. ஆகவே, அனைத்து கிராம மக்களின் நலன் கருதி, டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்தி, பேருந்துகளை எல்லா கிராமங்களுக்கு விடக்கூடிய வாய்ப்பினை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு, பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

[1981 ஏப்ரல் 27]

* திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில முக்கியமான கருத்துக்களை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுடைய குறிப்பில் தமிழகத்தில் 11,832 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றும் அதிலே 6,904 பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமானவை என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார். மொத்தப் பேருந்துகளில் 58 சதவிகிதம் பேருந்துகள் அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் இருக்கின்றன என்றும் கூறி இருக்கிறார்கள். தமிழக அரசாங்கம் தனது பேருந்துகளுக்கும், தனியார் துறை மூலம் ஓடுகின்ற பேருந்துகளானாலும் சரி, அவைகளுக்குத் தேவையான 'சேசிஸ்', டயர், டியூபுகள் போன்றவைகளைத் தயாரித்துக் கொடுக்கின்ற கம்பெனிகள், பல கோடி ரூபாய்களை இன்றைக்கு பன்னாட்டு மூலதனக் கம்பெனிகளும்தான் தயாரித்து, சுரண்டுகிறது என்பதை முதலிலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே தமிழக அரசே, தனக்கு வேண்டிய சேசிஸ்கள், டயர்கள் போன்றவைகளைத் தயாரிக்கக்கூடிய தொழிற்சாலைகளை அமைக்க வேண்டும் என்றும், அதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கார்ப்பரேஷன்களைப் பிரிப்பது பற்றி ஒரு கருத்து பேசப்படுகிறது. எங்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களை பிரிக்கக்கூடாது என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்தாகும். காரணம் நிர்வாக செலவுகள் அதிகமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சி.ஆர்.சி., பி.ஆர்.சி., பி.டி.சி. போன்ற கழகங்களில் இருப்பதைப்போல, இவைகளைப் பிரித்தால் அவைகளுக்கும் சேர்மன், எம்.டி., செயலாளர், பைனான்சியல் அட்வைசர், டெக்னிக்கல் அட்வைசர் இப்படிப்பட்ட அதிகாரிகளும் மற்றும் அலுவலகம் அதிகமாகவதன் காரணமாக, நிர்வாகச் செலவுகள் மேலும் மேலும் அதிகமாகி, நஷ்டத்தில் நடத்துகின்ற நிலைமை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே தற்போது இருக்கக்கூடிய பல்வேறு பிரிவுகள் இருந்தால் அவைகளை ஒரே அமைப்பின் கீழ், ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழ் அந்தக் கார்ப்பரேஷன்களைக் கொண்டு வரவேண்டும். அப்போதுதான் ஒரேவிதமான ஊதிய விகிதம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

உதாரணமாக இன்றைக்கு ஊதியம், போனஸ் சலுகைகள் வெவ்வேறு விதமாக இருக்கின்றன. பி.ஆர்.சி.யிலே ஒருவிதமான போனஸ், சி.ஆர்.சியிலே ஒருவிதமான போனஸ் வழங்கப்படுகின்றது. அதற்குக் காரணம் அந்தந்த நிறுவனங்களில் கிடைக்கும் வருமானத்தின் அடிப்படையில் வழங்கப்படுகின்றது என்று சொல்லப்படுகின்றது. கவர்ன்மென்ட் அன்டர்டேக்கிங்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

என்று சொல்லப்பட்டிருப்பதால் அதில் இருந்து வருகின்ற வருமானத்தை ஒன்றாக்கி கொடுக்கப்பட வேண்டும். சில பஸ்கள் மக்களின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு வருமானம் வரமுடியாத ரூட்டுகளில் விடவேண்டி வரும். இங்கே கூட அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். மக்களின் நலன் கருதி, வருமானத்தை நோக்காமல் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார். அப்படி இருக்கும்போது அந்த ரூட்டுகளில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் கலக்ஷன் பேட்டா என்ற அடிப்படையில், வருமானம் வரமுடியாத ரூட்டுகளிலே கண்டக்டருக்கும், டிரைவருக்கும் எப்படி கலக்ஷன் பேட்டா கொடுக்க முடியும், ஊதிய உயர்வு கொடுக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பே கூட இருக்கின்றது. கருமுத்து தியாகராஜருக்குப் பல மில்கள் இருந்தாலும், ஒரே மேனேஜ்மென்டுக்குக் கீழே இருப்பதால், அந்த மில்களினுடைய ஊதியங்கள் அத்தனையும் ஒன்றாகக் கொண்டு வரப்பட்டு அனைத்து மில்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களுக்குச் சமமாக போனஸ் மற்றும் வசதிகளும் வழங்கப்படவேண்டும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பிருக்கிறது. அந்தத் தீர்ப்பின் அடிப்படையில் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழகத்திலே இருக்கக்கூடிய அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் கிடைக்கக்கூடிய லாபத்தை ஒன்றாக இணைத்து அனைத்து தொழிலாளர்களுக்கும் அது 20 சதமாக இருந்தாலும் 30 சதமாக இருந்தாலும், போனஸ் சட்டம் இருந்தாலும் சில சர்க்கரை ஆலைகளிலே 40 சதவிகிதம் கொடுக்கின்றார்களே, அப்படி போனஸ் வழங்கப்படவேண்டும் என்றும் அரசு அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு ஆந்திரா, கேரளா, மகாராஷ்டிரம் போன்ற மாநிலங்களில் ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன் தான் மிகப் பெரிய அளவில் இருக்கின்றது. ஆந்திராவில் ரெகக்னைஸ் செய்யப்பட்ட யூனியன் ஏ.ஐ.டி.யு.சி. யாகும். இங்கு இருப்பதுபோன்று அங்கே பிரிவுகள் இல்லை, இங்கே பல பிரிவுகள் ஏற்பட்டதன் விளைவாக பல சிக்கல்கள், நிர்வாக சீர்குலைவுகள் ஏற்பட்டுள்ளன. குருடர்கள் யானையைப் பார்த்த கதையாக முடிந்தாலும் முடிந்துவிடும் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

உதாரணமாக, இன்றைக்கு பி.ஆர்.சி.யில் எடுத்துக் கொண்டால், டி.வி.எஸ்.இல் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதிய விகிதம். பிரைவேட் கம்பெனியில் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதிய விகிதம். அதேபோல, சி.ஆர்.சி.-ஐ எடுத்துக்கொண்டால், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்.-சிவிருந்து வந்தவருக்கு ஒரு சம்பளம். எஸ்.எம்.டி.யில் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதியம். சக்தி விலாவில் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதியம். தற்சமயம் அளிக்கப்படுகின்ற ஊதிய உயர்வுகள் ஒரே சீரான முறையில் உயர்த்தப்படுகிறது என்று சொன்

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

னார், ஆரம்பிக்கிற நேரத்தில் அவர்களுடைய அடிப்படை ஊதியம் ஒரே முறையில் அளிக்கப்படாமல் இருந்தது. ஆகவே, அந்த அடிப்படை ஊதியமும் அனைத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே நிலையில் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தனியார் வழித் தடங்களில் நாம் பேருந்து விடுகிறோம். அப்படி விடுகின்ற போது, அந்த தனியார் பேருந்தையும் புக்-வேல்யூ போட்டு எடுத்துக்கொள்வதோடு மட்டுமல்லாமல், அதிலே பணியாற்றும் தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக் கொள்வதென்றும் என்று சொல்விக்கொள்கிறேன். தஞ்சை மாவட்டத்தில், சும்பகோணம்-முத்துப்பேட்டை வழித்தடத்தில் ஒரு தனியார் பேருந்து ஓடிக்கொண்டு இருந்தது. அந்த இடத்தில் அரசு பஸ் விடப்பட்டது. அந்தத் தனியார் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டதால், அது ஐடிலாக நின்று, அதை ஜப்தி செய்து கட்டி இழுத்துச் சென்று இருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட அவல நிலைமை அங்கே இருக்கிறது என்பதையும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

தனியார் பஸ்களில் வேலை பார்த்தவர்களை அரசு எடுத்துக் கொள்ளாததற்கு என்ன காரணம் சொல்கிறார்கள் என்றால், அந்த கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் 8 ஆண்டு காலம், அல்லது 10 ஆண்டு காலம் அல்லது 5 ஆண்டு காலம் அந்த பிரைவேட் கம்பெனியில் வேலை பார்த்து இருந்தபோதிலும், கண்டக்டர் லைசென்சு வைத்திருந்தபோதிலும், அவர்கள் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படிக்காததால் எடுத்துக்கொள்ளமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்கள். 10 ஆண்டு காலத்திற்கு முன்னாலே அவன் கண்டக்டராக வருவதற்கு சான்றிதழ் பெற்று இருக்கிறான். எட்டாவது வரை படித்து இருக்கிறான். பத்தாண்டு காலம், எட்டாண்டு காலம் தனியார் துறையில் கண்டக்டராகப் பணியாற்றியிருக்கிறான். ஆகவே, அப்படிப்பட்டவர்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இனிமேல் புதிதாக கண்டக்டர் லைசென்சு வழங்குகிறபோது வேண்டுமானால் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்து இருக்க வேண்டும், இன்ன உயரம் இருக்க வேண்டும் என்று சொல்லி, அரசு உத்தரவிடலாம். ஆனால் ஏற்கனவே கண்டக்டர் லைசென்சு வாங்கி, அனுபவம் பெற்றவர்களை நிராகரிக்கக்கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1 சென்டி மீட்டர், ½ சென்டி மீட்டர் குறைகிறது என்று சொல்லி அவர்கள் தனியார் துறையில் பணியாற்றினார்கள் என்கிற அனுபவத்தைக்கூட கணக்கில் கொள்ளாமல் நிராகரிப்பது சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, அவர்களுக்கும் அரசாங்கம் சம வாய்ப்பு கொடுத்து வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

மோட்டார் சட்டங்களைத் தனியார் அமல்படுத்த வேண்டும் என்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்கிறோம். ஆனால் நம்முடைய பேருந்துக் கார்ப்பரேஷன் அமல்படுத்துகிறதா என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதாரணமாகச் சொல்லவேண்டுமானால், தமிழ்நாடு கூடஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் லாரிகளில் பணிபுரிகின்றவர்கள் 12 மணி நேரம், 20 மணி நேரம் வண்டி ஓட்டுகின்ற நிலைமை இருக்கிறது. அதிகாரிகளைக் கேட்டால், இரண்டு டிரைவர்கள் போடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். இரண்டு டிரைவர் போட்டு இருந்தாலும், அந்த இருவரும் அதே வண்டியில்தான் பயணம் செய்யவேண்டும். ஒரு டிரைவர் வண்டியை ஓட்டிக் கொண்டு செல்கிறார் என்றால், மற்றவர்கள் அந்த வண்டியில் கண்டக்டர் செய்ய வேண்டிய வேலையைச் செய்யவேண்டும், அல்லது எழுத்தர்கள் செய்வதுபோல் மற்ற வேலைகளை கவனிக்க வேண்டும். ஆகவே, அந்த இரண்டு பேரும் விழிப்புடன் இருந்து அந்த வண்டி ஓடினால்தான் குறிப்பிட்ட இடத்தைச் சென்றடையும். அப்படியில்லையென்றால், வழியில் உள்ள புளிய மரத்தில்தான் மோதும். ஆகவே, ஒரு டிரைவர் 5 மணி நேரம் வேலை பார்க்கிறார் மற்றவர் 5 மணி நேரம் வேலை பார்க்கிறார் என்கிற வாதம் சரியாக இருக்காது. ஆகவே, அவர்களுடைய பணி நேரத்தை சீர்செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு கேன்டீன் வசதியைப் பொறுத்தவரையில், சேரன்ட்ரான்ஸ் போர்ட் கார்ப்பரேஷன் வெரி பைன் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதேமாதிரி சாப்பாடும் நல்ல ருசியாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். நாம் கூட போய் சாப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும். அந்தமாதிரி எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் கேன்டீன் வசதி, சாப்பாட்டு வசதி செய்து கொடுத்தால் என்ன? இன்றைக்கு பேருந்துகள் நிற்கக்கூடிய இடங்களில் இருக்கக்கூடிய ஓட்டல்களைப் பார்த்தால் 'மகா பயங்கர விலாஸ்'. அங்கே சாப்பிட்டால் நிச்சயம் மருத்துவ மனைக்குத்தான் போவார்கள். அதை எல்லாம் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும்.

இருநூறு பேர்களுக்கு மேல் இருந்தால்தான் கேன்டீன் வசதி என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால் 200 பேர்களுக்கு குறைவாக இருந்தால் கேன்டீன் வைக்கக்கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறதா? அப்படி ஒன்றும் இல்லை. ஆகையால், 200 பேர் இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் எல்லா இடங்களிலும் கேன்டீன் வசதி வைக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

வசூலுக்கான பேட்டா ஒரு குறிப்பிட்ட ஆண்டுக்குப்பின் 1975-க்குப்பின் சேர்ந்தவர்களுக்கு குறைந்த அளவுக்கு கொடுப்பதற்கான நிலைமை இருக்கிறது. அதை மாற்றி முழு பேட்டா கொடுக்க வேண்டும்.

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

பி.இ.சி.—பல்லவன் எஞ்சினீயரிங் கார்ப்பரேஷனில் இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் பிடித்தம் செய்யப்பட்டது பாங்கில் கட்டப்படவில்லை. அதனால் அபராத வட்டி செலுத்தப்படுகிறது.

பி.டி.சி. மற்றும் சி.ஆர்.சி.-யில் வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடாதவர்களுக்கு 200 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. இது தொழிலாளர்களைப் புழி வாங்கும் நடவடிக்கை. வேலை நிறுத்தம் செய்வது தொழிலாளர்களுக்குள்ள உரிமை. இங்கே வேலை நிறுத்தம் செய்தால், வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடாதவர்களை கருங்காவி என்று சொல்கிறார்கள். 200 ரூபாய்க்காக வேலை நிறுத்தத்தில் சேராதவர்களை நீங்கள் கருங்காவி என்று சொல்ல வழி வகுத்துக் கொடுக்கிறீர்கள்.

சி.ஆர்.சி.-யில் ஒருவர் வண்டி ஓட்டுகிறார். ஒரு குடிசைவாசன் அவரை கத்தியால் குத்துகிறான். அதைக் கண்டித்து திருவையாறு செக்ஷனில் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள் என்றால் அது வேலை நிறுத்தமா? பிரான்ஸ் மானேஜர் ஒரு கண்டக்டரைத் திட்டுகிறார்; ஜாதிப் பெயரைச் சொல்லித் திட்டுகிறார். அதைக் கண்டித்து வேலை நிறுத்தம் நடக்கிறது என்றால் அது வேலை நிறுத்தமா? இந்தமாதிரியான சிறு சிறு தவறுகளுக்கு—அதுவும் நியாயம் கிடைக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் செய்கிற காரியங்களுக்கு, வேலை நிறுத்தம் என்று சொல்வது சரியல்ல. வேலை நிறுத்தம் என்பது தங்களுடைய கோரிக்கைக்காக கடைசி ஆயுதமாகப் பயன்படுத்துவது. அது அரசியல் சாசன உரிமை—இந்தியன் கான்ஸ்டிடியூஷனல் ரைட். அந்த உரிமையை 200 ரூபாய் கொடுத்து தடுப்பது சட்ட விரோதமானது. அந்த நிலை நிச்சயமாக வேண்டாம்.

சிறப்பாக ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு அதிக ஊதியம் கொடுங்கள். அப்படி வரும்போது கூட சில சமயங்களில் தவறு நேரிடலாம். வேகமாக ஓட்டி, சீக்கிரமாகப் போய்விடலாம் என்று நினைத்து ஒரு டிரைவர் வண்டியை ஓட்டினால், சிறப்பு ஊதியம் கிடைக்கும் என்ற ஆர்வத்தில் ஓட்டினால் சில நேரங்களில் விபத்து ஏற்படலாம். வேகமாக ஓட்டினால் பயணிகள் நல்ல டிரைவர், சீக்கிரம் வந்துவிட்டார் என்று சொல்வார்கள். அவரால் ஏதாவது விபத்து ஏற்பட்டுவிட்டால், 'அவன் வண்டியை எடுக்கும்போதே நினைத்தேன், எங்கையாவது போய் மோதுவான் என்று நினைத்தேன், நினைத்தது சரியாகி விட்டது' என்று சொல்வார்கள். வழியிலே ஒரு எருமை மாடு வந்திருக்கும், அல்லது பிரேக் பெயில்பூர் ஆகியிருக்கும். அதனால் விபத்து வந்திருக்கும். ஆனால் அது இவருக்கு முன்னாலே தெரிந்தமாதிரி சொல்வார். வேண்டுமென்று எந்த டிரைவரும் வண்டியை விபத்துக்குள்ளாக்கமாட்டார். வண்டி ஓட்டினாலும் அவர் முன்னே அவருடைய மனைவி, மக்கள், தாய், தந்தை

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

அவருடைய மனக்கண் முன்னால் வந்து நிற்பார்கள். ஆகவே, வேண்டுமென்று யாரும் தவறு செய்யமாட்டார்கள். அப்படி இருந்தாலும் எதிர்பாராத விதமாக ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களுக்கு டிரைவரை பொறுப்பாக்கி தண்டனை வழங்கும் சட்டத்தை தீயிட்டு எரிக்க வேண்டும். டிரைவருக்கு தண்டனை கூடாது. சி.ஆர்.சி.-யில் போஸ் என்ற டிரைவர் இப்போது ஜெயிலுக்குள் இருக்கிறார். எதிர்பாராத விபத்துக்கு தண்டனை கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

‘லாஞ்விட்டி பே ஸ்கீம்’ இருக்கிறது. ஆறு வருஷத்திற்கு அது பரிசீலிக்கப்பட்டது; அடுத்து 8 வருஷத்துக்கு என்று இருக்கிறது. அதன் பிறகு ஆறு ஆண்டுகளில் பரிசீலித்து மீண்டும் அந்த ஊதிய உயர்வைக் கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். 1975-க்கு பின்னால் வந்தவர்களுக்கு இந்தப் பரிசீலனை இல்லை என்ற தடை இருக்கக்கூடாது.

சில இடங்களில் டிரைவருக்கு கண் தெரியவில்லை, காது கேட்கவில்லை என்று சொல்லி வேலையிலிருந்து நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அந்த நிர்வாக டாக்டர்கள் அப்படிச் சொன்னால், அந்த டாக்டர் சொல்வது சரியில்லை என்று அந்த ஊழியர் கருதினால், மெடிக்கல் போர்டுவரை போக வேண்டும். அங்கும் அவருக்கு குறை இருக்கிறது என்று தெரிந்தால் அவர் பெற்றுவந்த சம்பளத்திற்கு சமமான ஒரு சம்பளத்தில் அந்த கார்ப்பரேஷனில் மாற்று வேலை கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அல்லது அவருடைய குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஒருவருக்கு அந்த வேலையைக் கொடுக்க வேண்டும்; அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(நண்பகல் 12-00)

போனஸ் சம்பந்தமாகச் சொல்வதாக இருந்தால், இதிலே ‘அலக்கபிள் ஆர் அவலபிள்’, சர்ப்பிளஸ் என்ற பிரச்சினையே இல்லை. அங்கீகரிக்கப்பட்ட சங்கங்களைக் கூப்பிட்டு, அவர்களோடு கலந்து பேசி முடிவு செய்ய வேண்டும். அது 8 பர்சண்ட், 2 பர்சண்ட் என்று இஷ்டம்போல் முடிவு செய்வது சரியல்ல. ரெஜிஸ்டர்டு சங்கங்களை அழைத்து ‘டைரக்ட் நெகோசியேஷன் அன்ட் செட்டில்மென்ட்’ என்ற முறையில் பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டும். அது அல்லாமல் எங்கேயோ அறிவிப்பது, பழைய காலத்தில் திபாவளிக்கு பண்ணையார் வேட்டி, சேலை என்று கொடுப்பாரே, அந்தமாதிரி இருக்கக்கூடாது. (குறுக்கீடு) ஆகையினால் கலந்து பேசி போனஸ் கொடுப்பது பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும், அதன்பிறகு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அலீனாசியை மையமாகக் கொண்டு சி.டி.சி. சார்பில் எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் விடவேண்டும். அதைபோல நகரப் பேருந்துகள் 30 கிலோ மீட்டர்கள் நீடிக்கப்பட்டிருப்பதாக சொல்லப்படுகிறது. அது சட்டத்திலே

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

தான் நீடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 25 கிலோமீட்டரிலிருந்து 30 கிலோமீட்டர் என்று சட்டத்திலேதான் நீடிக்கப்பட்டிருக்கிறதே தவிர பேருந்துகள் வரமாட்டேன் என்கிறது என்று தோழர் திரு. ஆர். கருப்பையா அவர்கள்கூட கூறினார்கள். அவினாசியைப் பற்றி தோழர் ஆறுமுகம் அவர்கள்கூட சொல்லியிருக்கிறார்கள். தஞ்சை மாவட்டம் மன்னார்குடி தாலுக்காவில் கோட்டூரிலிருந்து சித்தமல்லிக்கு, ஆதிச்சபுரம் ஆர்ச், வேதபுரம், வங்கத்தான்குடி, மாத்தகரி, செந்தாமரைக்கனே, தேவதானம், குழுட்டித்திடல், புத்தீசுரம் போன்ற ஊர்களின் வழியாக ஒரு மினி பஸ் விட வேண்டும் என்று நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கிற திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டும். பொன்னாச்சியிலேயும், சீர்காழியிலும், பட்டுக்கோட்டை, திருப்பூரிலும் இருக்கக்கூடிய தனியார்த்துறை தொழிலாளர்கள் போராடித் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு, சட்டங்களை அமுல் படுத்த, ஒப்பந்தங்களை அமுல்படுத்த, ஆங்காங்குள்ள அதிகாரிகளுக்கு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட வேண்டும். அத்தோடு கடைசியாக சென்னையில் கப்பல் மாலுமிகளுக்கு பதிவு செய்வதற்காக ஒரு அலுவலகம் வேண்டும். அதை நம்முடைய மாநில அரசு மத்திய அரசோடு போராடி, வலியுறுத்தி பெற வேண்டும். சென்னையிலேயிருந்து சிக்கப்பூருக்கு கப்பல்கள் போகின்றன. ஆனால் மாலுமிகள் பதிவு செய்து கொள்வதற்காக பம்பாய் போகிறார்கள். ஆகவே சென்னையிலேயே அவர்களுக்கு பதிவு செய்யும் அலுவலகம் ஒன்று இருக்க வேண்டும், அதை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல நம்முடைய கப்பல் கார்ப்பொரேஷன் ஓட்டிய இரண்டு கப்பல்கள் நின்றதினால் 300-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை இழந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒன்று இரண்டு கப்பல்களை புதிதாக வாங்கியாவது வேலை கொடுக்க வேண்டும் இல்லையென்றால், வேறு இடங்களிலேயாவது வேலை கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்தாக வேண்டும் என்று கேட்டு, இன்றையதினம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த குறிப்பேடுகளில், நான் கூறிய இத்தகைய விஷயங்களையும் இணைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய பேருந்துகளையெல்லாம் மேலும் வலுப்படுத்த நல்ல முறையில் மக்களுக்கு சேவை செய்வதற்காக நடவடிக்கைகளை நீங்கள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, எக்காரணத்தை முன்னிட்டும் கட்டளைத்தை உயர்த்தக் கூடாது, சிக்கன நடவடிக்கைகள் மூலமாகத்தான் வருமானத்தை பெருக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

1981 ஏப்ரல் 27]

திரு. சீ. சிவப்பிரகாசம்: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிர்வாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எனக்குப் பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்காக நன்றி கூறிக் கொண்டு, ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விழைகின்றேன்.

பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையை விரிவுபடுத்தி இப்போது இருக்கிற பேருந்து கழகங்கள் அரசுக்கு அனுப்பியுள்ள குறிப்பேடுகளை விரைவாக செயல்படுத்தி, எல்லா வழித் தடங்களையும் நாட்டுடமையாக்க விரைவான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் பல சாதனைகளை புரிந்திருந்தாலும் கூட, இன்று பல குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. அந்தக் குறைகள் என்னென்ன என்று கண்காணித்து அவைகளை நீக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும், நிதிநிலையைப் பொறுத்தவரையில், அரசைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதிநிலை பற்றாக்குறை உள்ளதை, அரசு சீரமைத்துக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்வேறு மாநிலங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தும் போக்குவரத்துகளில் 500 கிலோ மீட்டருக்கு கர்நாடகத்தில் 60 ரூபாயும், ஆந்திராவில் 50 ரூபாயும், கேரளாவில் 40 ரூபாயும் இருக்கும்போது தமிழகத்தில் 31.25 ரூபாய்தான் உள்ளது; அரசு அதை எந்த வகையில் சிறப்பாக செய்தது என்பதை தமிழக மக்களுக்கு நன்கு புரியும்வண்ணம், வெளிப்படுத்த வேண்டும் அல்லது விளம்பரம் செய்யப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னை மாநகர சேரமைப்பு பணிகளுக்கு உலக வங்கியின் உதவி பெற்று நடத்த திட்டம் உள்ளதுபோல, தமிழகத்தில் உள்ள அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்துகள் விடும் வண்ணம் செம்மைப்படுத்தி சீராக நடத்த ஒரு திட்டம் உலக வங்கியின் உதவியோடு தீட்டப்பெற வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பயணிகளுக்கு அதிக வசதி செய்து கொடுக்கும் வகையில் பயணிகள் தங்கும் இடங்கள், பேருந்துகளில் குளு குளு வசதி, திரைப்பட வசதி போன்றவற்றை இன்னும் சிறப்பாக செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். தமிழகப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகளுக்கு இலவசமாக யபணம் செய்வதற்கு, வசதி செய்து கொடுத்திருப்பதை நான் வாழேற்கிறேன். பாராட்டுகிறேன். அதேபோல உடல் ஊனம் உற்றோர் ஆண்டாள் இந்த

[திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

ஆண்டு உடல் ஊனம் உற்ற குழந்தைகளுக்கும், பெரியவர்களுக்கும் ஒரு இடத்திலிருந்து, பிறிதோர் இடத்திற்கு செல்வதற்கு இலவசமாக பாஸ்கள் பேருந்துகளில் வழங்கியிருப்பதை வரவேற்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பராமரிப்பைப் பொறுத்தவரைக்கும் டெக்னிகல் குறைபாடுகள் நிரம்ப உள்ளன. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள டெக்னிகலில் திறமையான உயர் அதிகாரிகளை ஆங்காங்கே அனுப்பி வைத்து, பணிகள் சரிவர நடைபெறுகிறதா, பணியாளர்களும், மற்ற அதிகாரிகளும் சரிவர பணிபுரிகிறார்களா என்று பார்க்கும் வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு அதிக அளவில் சம்பளம் கொடுத்து, போக்குவரத்துத் துறை செம்மையாக திறம்பட நடக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பத்திரிகை நிருபர்கள் சென்னையில் இலவசமாக பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய வசதி செய்து தரப்பட்டுள்ளது. அதை மாற்றி அவர்கள், பத்திரிகை நிருபர்கள் தமிழகம் எங்கும் செல்ல, சென்று பத்திரிகைகளுக்கு செய்திகள் திரட்டிக்கொடுக்க அவர்களுக்கு இலவசமாக பயணம் செய்ய வசதி செய்து தர நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்தமான் தீவுக்கு, அங்கே பஸ்கள் விட தமிழகத்தில் உள்ள சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மத்திய அரசு கேட்டுள்ளார்கள். இது இந்திய நாட்டிலேயே தமிழ்நாட்டுக்கு பெருமை தரக்கூடியதாகும். அப்படி சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் விளங்குவது தமிழக அரசுக்கு சிறப்பு செய்வதாகும்.

பேருந்துகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் வகையில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், அவர்கள் பேருந்துகளில் அதற்கான கருவிகளைப் பொருத்த சட்டம் இயற்றியுள்ளது. தனியார் துறை பேருந்துகளிலும் இந்த மீட்டர்களைப் பொருத்தக்கூடிய வகையில் இந்தச் சட்டத்தை கடுமையாகச் செயல்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விபத்துக்கள் ஏற்படும்போது, அந்த விபத்துக்கள் மற்றவர்களால் ஏற்பட்டாலும் கூட பலர் ஓட்டுநர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே இந்நிலையை மாற்றியமைத்து ஓட்டுநர்கள் பாதிக்கப்படாத வகையில் செயல்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மலைச்சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளில் மலைப்பகுதிகளில் வசிக்கக்கூடிய மக்களுக்கு கிராம மக்களுக்கு சலுகைகள் அளிக்கவேண்டும், கட்டணத்தை அங்கே குறைக்கவேண்டும். அதோடு மலைச் சாலைகளில் பேருந்துகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கு அவர்களது பணி நேரத்தை குறைக்க வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்]

ஐந்து பேருந்துகளுக்கு ஒரு க்ளீனர் என்று போட்டு வண்டிகளை இரவில் அவ்வப்போது சுத்தப்படுத்த தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டும். வண்டிகளை சுத்தப்படுத்தும்போது கிறல்கள் விழாமலிருக்க ஐந்து பேருந்துகளுக்கு ஒரு க்ளீனர் என்று போட்டு வண்டிகளைச் சுத்தப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கும்போது, சுகாதார முறையில் சுத்தப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுவதோடு கூட வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் போக்கவும் உதவும் என்பதால் அரசு இதில் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கொஞ்சப் பேருந்துகளில் இன்று இந்தி பாப்பப்படுகிறது. தமிழ் நாட்டில் ஓடும், திருவள்ளூர் கழக சொகுசு பேருந்துகளில் இந்தி படப் பாடல்கள் ஒருசில போடுகிறார்கள். தமிழக அரசின் கொள்கைக்கு, இருமொழிக் கொள்கைக்கு மாறாக இப்படி பேருந்துகளில் போடுவது என்றால் நம் அரசே இந்தியைப் பரப்புவதாக உள்ளது. இதை மாற்றி போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஆணை பிறப்பித்து அதைத் தடை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சம்பள உயர்வு செய்தபோது, சம்பளத்தை ஏற்றியபோது தொழிலாளர்களுக்கு வசூல் போனவில் மாறுதல் செய்யப்பட்டது. ஆனால் நிர்வாகப் பொறியாளர்களுக்கு அதில் மாறுதல் செய்யப்படவில்லை. அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிதம்பரம் நகரத்தில் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பணிமனை அமைத்துத்தரவேண்டும்.

கடலூர் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்ய மத்திய அரசை நம் அரசு வற்புறுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதோடு கூட பாங்கிப்பேட்டையை சிறு துறைமுகமாக மத்திய அரசு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளின் பணி நிலைமைகள். பொறுத்து, அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, மருத்துவ வசதி போன்றவை அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரேமாதிரியாக இருக்கவேண்டும். அவைகளைப் பொறுத்த வரையில் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரேமாதிரியான சட்டத்தை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள ஒவ்வொரு கிளை பேருந்து நிலையத்திற்கும் போன் வைத்துக் கொடுக்கவேண்டும்.

[திரு. சீ. சிவப்பிரகாசம்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பாதி வழியில் அறினால் இடம் இல்லை என்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது. இதை மாற்றியமைக்க நக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியாகிய சேந்தமங்கலத்திலிருந்து மலைச்சாலைகளுக்கு ஒரு மினி பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்கு பேச வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

* திரு. தி. அன்பழகன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அளித்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கை ஏன்கள் 3, 40, 53 ஆகியவைகள்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் சிறப்பான வகையிலே பணியாற்றி, பாசாட்டுகின்ற அளவிற்கு நடைபெற்று வருகின்றன. வளர்த்து வருகின்ற சமுதாயத்தில் போக்குவரத்துத் துறை சாதனை புரிந்து வருகிறது என்பதை அனைவரும் ஒப்புக்கொண்டாக வேண்டும். இந்தியாவிலே, மற்ற மாநிலங்களோடு தமிழகத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கின்றபோது, இங்கே செயல்படுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றவர்களும் பின்பற்றக்கூடிய அளவிற்கு முன்னோடியாக விளங்குகின்றன என்பதைப் பெருமையோடு எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தமான் தீவில் போக்குவரத்தைச் சீரமைத்து, அபிவிருத்தி செய்வதற்கு மத்திய அரசு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆலோசகராக நியமித்திருப்பது இதற்கு ஒரு சான்றாகும்.

இந்த விவாதத்தைத் துவக்கிவைத்துப் பேசிய பிரதான எதிர்க் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. செல்வராஜ் அவர்கள் இந்த அரசினுடைய கொள்கை விநோதமாக இருக்கிறது என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். தேசிய மயமாக்குவதைப் பொறுத்தவரை, இந்த அரசு படிப்படியாக செயல்பட்டு வருவதை நான் நினைவூட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அரசாண்ட ஏழரை ஆண்டு காலத்தில், எந்த அளவிற்கு புதிய பேருந்துகள் விட்டதோ, அதைவிடப் பன்மடங்கு அதிகமாக அனைத்திந்திய அண்ணா தி. மு. கழக அரசு புதிய பேருந்துகளைத் தமிழகத்திலே விட்டிருக்கிறது என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பொறுப்பிலே இருக்கின்றபோது, 1975 ஆம் ஆண்டில் இருந்த மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4,640. இன்றைக்கு 80, டிசம்பர் வரை தமிழகத்திலே 11,822 பேருந்துகள் இருக்கின்றன என்பதை நான் நினைவூட்டுகிறேன். இவைகளில் பொதுத் துறையைச் சேர்ந்த எட்டு நிறுவனங்களில் ஏறத்தாழ 31—1—1981 வரை 6,904 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டு வருகின்றன என்பதையும் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. தி. அன்பழகன்]

அது மட்டுமல்ல, 1975 ஆம் ஆண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பொறுப் பேற்ற நேரத்தில் பொதுத் துறையிலே 47.4 சத விகிதம் பேருந்துகள் இயக்கப் பட்டன. இன்றைக்கு அனைத்திந்திய அண்ணா தி. மு. கழகம் பொறுப் பேற்ற இந்த நேரத்தில், இன்றுவரை 58 சதவிகிதம் பேருந்துகள் பொது நிறுவனத்தின் சார்பாக இயக்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதை நான் அவருக்கு எடுத்துச்சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கிராமப் பகுதிகளில் இலட்சக் கணக்கான மக்கள் பயன் அடைகின்ற வகையில், போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பது தமிழக அரசினுடைய தலையாய கடமை என்று சொல்லியிருப்பதை, நான் இந்த நேரத்தில் வரவேற்றுப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைக்கு பல வசதியைப் பெறுகின்ற கிராமங் களிலுள்ள அனைவரும், லட்சக்கணக்கான மக்கள் மாண்புமிகு தமிழகத்தின் முதல்வரை, புரட்சித் தலைவர் அவர்களை பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர் பேசும்போது இன்றொரு கருத்தையும் சொன்னார்கள். தொழிலாளர் களுக்கு எந்தவிதமான கான்டீன் வசதியும் இல்லை என்றார்கள். இன்றைக்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத் திலும் நடைபெறுகின்ற காண்டினைப் பார்ப்பார்களானால், அந்த காண்டினை விட்டு அவர்கள் வெளிவர் மாட்டார்கள். அந்த அளவிற்கு மிகச் சிறப்பாக, தூய்மையாக, மலிவான விலையிலே உணவுப் பொருள்கள் விற்கப்படுகின்றன, கான்டீன் வசதி செய்து தரப்பட்டிருக்கின்றது என்பதை நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில், தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான நன் மையையும் இந்த அரசு அளிக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு நான் சொல்வதெல்லாம், இந்த அமைச்சரவை பொறுப்பேற்ற பிறகு, தொழி லாளர்கள் கோரிக்கையை எடுத்து வைப்பதற்கு முன்னாலேயே, அதைத் தீர்த்து வைக்கிறது, அந்த வகையிலே பணியாற்றி வருகின்றது என்பதை நான் அவருக்கு நினைவுபட்ட விரும்புகிறேன். என்னோடு பேசிக் கொண் டிருந்த, தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர் ஒருவர், மாற்றுச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவ ராக இருந்தாலும்கூட, ஒரு நல்ல கருத்தை அவர் எடுத்துச் சொன்னார். இந்த அரசு அவர்கள் எதிர்பார்த்ததைவிட அதிகமான ஊதியத்தை வாரி வழங்கியிருக்கிறது, நாங்கள் எப்படி அங்கே தொழிற் சங்கத்தை நடத்துவது என்றார். ஆகவே, அந்த அளவிற்கு மற்றவர்கள் பாராட்டுகின்ற அளவிற்கு தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் இந்த அரசு சிறப்பாக பணியாற்றிக் கொண்டு வருகின்றது என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பல மாறுதல்களை சிறப்பாக இந்த அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும். புட்டாபிராமன் குழு தெரிவிப்பது போல் மாவட்டத் தொழில் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைக்க அரசு நடவடிக்கைகளை

[திரு. தி. அன்பழகன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

மேற்கொள்ள வேண்டும். தற்போதுள்ள கழகங்களில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 600-க்கு மேலிருந்தால், ஒரு புதிய கழகத்தைத் துவக்க வேண்டுமென்ற அரசின் கொள்கையை நான் இந்த நேரத்திலே பாராட்டுகின்றேன். அப்படி புதிய கழகங்கள் ஆரம்பிக்கும்போது, அரசு அதிலே தனிக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். போதுமான டிரைவர்கள், தளவாடங்கள், அதற்கான தடங்கள் ஆகியவைகளை வகுத்துக்கொள்வதற்கு முன் துவக்குவதைத் தவிர்க்கவேண்டும். ஒரு புதிய கழகம் துவங்க வேண்டுமென்றால் பங்கிட்டுக் கொள்ளக்கூடிய பேருந்து தடங்களும், பணியாளர்களும், போதிய பேருந்துகளும், பணிமனை வசதிகளை எல்லாம் அமைத்துக் கொண்டு அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மட்டாபிராமன் குழுவின அறிக்கையில், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்து கழகம் இவைகளை அமைத்துக் கொள்ளாமல் முன்பின் ஆராயாமல் அவசரமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டதால் தான் இழப்புகள் போன்ற விளைவுகள் ஏற்பட்டன என்பதை குறிப்பிட்டிருப்பதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சலுகைகளை வழங்கவேண்டுமென்றால் ஒரத்தில் மாற்றங்களை செய்தாக வேண்டும். பேருந்துகள் நல்ல நிலைமையில் இல்லாமல் இருப்பதால் தான் மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி பாதிக்கப்படுகிறது. இவைகளை களைவதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுத்து, அந்த நேரங்களில் ஸ்பேர் பஸ்களை விடுவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும். பேருந்துகளில் ஸ்டேப்னியம், லாக்கியம் வைக்கப்பட வேண்டும். ஓட்டுநர்கள் வழியில் டயர்களை மாற்றுகிற அளவிற்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளின் வேகத்தை குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளில் விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கு 'ஸ்பீட்கன்ட்ரோலர்' வைக்க வேண்டும் என்று மூலவேடுக்கியுப்பது பாராட்டிற்கு உரியது. விபத்துகளை தடுக்கும் வகையில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் 'டெக்கோ மீட்டர்கள்' பயன்படுத்துகிறார்கள். டெக்கோ மீட்டர்களைப் பேருந்துகளதால், ஓட்டுநர்களுடைய செயல் முறைகளை கவனிப்பதற்கும், என்ஜின் அயுனை நீட்டிப்பதற்கும், இது நல்ல முறையில் உதவுகிறது. இந்த டெக்கோ மீட்டரை அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளிலும் போருத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தோடும் போட்டியிட்டு ஓடவேண்டியிருப்பதால், இந்த ஸ்பீட் கன்ட்ரோலர்களை அரசுப் பேருந்துகளுக்கே மட்டும் கொண்டு வந்தால், தனியார் பேருந்துகளுடன் இணையாக செயல்பட முடியாது. அதவே இவற்றை தனியார் பேருந்துகளுக்கும் கொண்டுவர கட்டாயப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. தி. அன்யழகன்]

கட்டுப்படியாகாத வழித் தடங்களில் சில மாற்றங்களை கொண்டு வர வேண்டும். கட்டுப்படியாகாத வழித்தடங்களில் பயண நேரங்களை மாற்ற வேண்டும்; நீட்டித்து தர வேண்டும், அரசு கழகங்களிலிருந்து வரும் விண்ணப்பங்கள் சரியாக பரிசீலிக்கப்படாமல் விடப்படுகிறது என்ற குறை சொல்லப்படுகிறது. இப்போது போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடமிருந்து, மாவட்ட ஆட்சியாளரிடமிருந்து, அவைகளை நிர்வகித்து வந்த அலுவலக அதிகாரங்களும் தற்போது போக்குவரத்துத் துணை ஆய்வாளர்களுக்கு மாற்றித் தரப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகளில் இருந்து வந்த பல குறைகள் தவிர்க்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆதாயம் இல்லாத வழித்தடங்களை, ஆதாயமான வழித்தடங்களாக மாற்றுவதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். இன்றைக்குப் பல பேருந்து தடங்களில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்றால், அதுபோன்ற இடங்களில் 'மினி பஸ்ஸை' விட்டு அந்த நஷ்டத்தைக் குறைக்க ஈடு செய்ய வேண்டும். அதனால் மக்களும் பயனடைவார்கள், நஷ்டமும் ஓரளவு குறையும் என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதேபோல் அனுமதி சீட்டு வழங்குதல், மற்றும் கால அட்டவணை நிர்ணயம் செய்தல் ஆகியவற்றில் வட்டார போக்குவரத்து மன்றங்கள் அலுவலகங்களில் அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளுக்கு சரியாக ஒத்தாழைப்பு தருவதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த குறையை போக்கவேண்டும். அதே நேரத்தில் 1940 ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத் திருத்தங்களை சற்று மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அனுமதிச் சீட்டுகள் கோருவதனுடைய பல்வேறு தகுதிகள் மதிப்பெண் முறையிலேயே நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. முன்னுரிமை வழங்குவதற்குரிய தகுதிகளில் ஒன்று விண்ணப்பதாரர் பிரதான அலுவலகம் அல்லது நிரந்தர உறைவிடம் வழித் தடத்தில் ஒரு முனையில் அல்லது அது அடங்கியுள்ள ஒரு ஊரில் இருக்க வேண்டும் என்பதாகும். பிரதான அலுவலகம் என்பது கம்பெனி பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் என்று விளக்கப்பட்டதால் அரசு கழகத்தின் கிளை அலுவலகம் அல்லது டெப்போ பிரதான அலுவலகமாக கருதப்படுவதில்லை. இதனால் அரசு கழகத்திற்கு குறைந்த மார்க்குகளே அளிக்கப்படுகிறது. தனியாருக்கு மார்க் அதிகமாக தரப்படுகிறது. ஆகவே இந்த முன்னுரிமையை அவர்கள் பெற்றுவிடாத அளவிற்கு ஒரு திருத்தத்தை அரசு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையில் மிகச் சிறப்பாக அரசு காரியங்கள் செய்து வந்தாலும் இன்னும் பல மாற்றங்கள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பணிமனைகளிலும் தொழிற் கூடங்களிலும் உகிர்ப் பொருட்கள் போன்றவற்றை அதிகமாக வைக்க வேண்டும். அதே நேரத்திலே தொழில் துட்பப் பயிற்சி பெற்றவர்கள் போதிய

[திரு. தி. அன்பழகன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

அளவுக்கு நியமிக்கப்படவேண்டும். தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் பல இடங்களிலே பணிமனைகள் இல்லாத நிலை இருக்கிறது. வட ஆற்காடு மாவட்டம் திருப்பத்தூரில் 200-க்கும் அதிகமான தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்கள் பணி மனை இல்லாத காரணத்தினாலே இரவு நேரங்களில் வெளியே பாதை ஓரத்திலே நிறுத்தப்படுகின்றன. இப்படி வெளியே நிறுத்தப்படுகின்ற காரணத்தினால் பேருந்துகளிலே திருடு போனாலும் அதைத் தடுப்பதற்கு வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இதுபோன்ற இடங்களிலே பணிமனைகளைக் கட்ட அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.20)

சென்னையிலிருந்து வானியம்பாடி வரையில் 102வி என்ற பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது, அதை நாட்டாரம்பள்ளி வரையிலே நிடித்துக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப் போலவே திருப்பத்தூரிலிருந்து ஆந்திர மாநிலத்திலே உள்ள குப்பம் என்ற இடம் வரையிலும் புதிதாக ஒரு பேருந்தை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியிலே பல நகரப் பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அனைவரும் பாராட்டக் தக்க வகையிலே பல சர்தனைச் செய்து இருக்கிறார்கள், அவர்கள் இன்னும் பல அரிய செயல்களைச் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியங்கள்மீது பங்குபெற்று சில கருத்துக்களைச் சுருக்கமாகச் சொல்வதற்கு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தை நான் பயன்படுத்திக்கொள்கிறேன். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை நல்ல செழுமையான அடித்தளத்திலே அமைக்கப்பட்டிருப்பதால் அது இன்றுவரை நல்ல முறையிலே நல்ல பெயர் எடுத்துக்கொண்டு வருகின்ற முறையிலே பாதுகாக்கப் பட்டு வருகிறது. இந்தியாவிலேயே மிகச் சிறந்த முறையிலே தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்ற நல்ல பெயரை தொடர்ந்து எடுத்து வருகிறது. ஏற்கெனவே இருக்கின்ற நல்ல பெயரை கெடுத்துவிடக்கூடாது என்ற அச்சமும் எனக்கு இருக்கிறது.

நீண்டதூர சர்வீசை நாம் நடத்தி வருகிறோம் சில சமயங்களில் பஸ்கள் வழிகளிலே பழுதாகிவிடுகிற நேரத்திலே அதிகமான கால உணர்வுடன் பயணம் செய்யும் பயணிகள் அதிகமான சங்கடத்திற்கு இலக்காகிறார்கள்

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்]

என்ற காரணத்தினால் அவர்களுடைய அருவருப்புக்கும் கோபத்திற்கும் இந்தத் துறை ஆளாக நேரிடுகிறது. ஆகவே நண்டதூர பஸ்களில் வயர்லஸ் செட் அமைத்து எங்கேனும் பழுதடைகிறபோது அதைப்பற்றி அடுத்த ஸ்டேஷனுக்கு தகவல் கொடுத்து உடனடியாக நிவார்த்தி செய்யப்படும் என்று இங்கே பல முறைகள் வாக்குறுதிகள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த வாக்குறுதிகளை மிக வேகமாகச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசுத் துறை போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையிலே இழப்பு ஏற்படுகிறது என்று இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற குறிப்பீடுகள் காட்டிக் கொண்டிருக்கின்றன. உதிரிப் பொருட்களின் விலையேற்றம், குறிப்பாக டீசலின் விலை அதிகமாக ஏறிவிட்டதன் காரணமாக பயணக் கட்டணத்தை அதிகமாக உயர்த்துகிற கட்டாய நிலைக்கு அரசு தள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. உதிரிப் பொருட்கள், மோட்டார் வாகனங்கள் இவைகளின் விலைகள் ஏறிக்கொண்டே இருக்கின்றன என்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். அந்த நேரத்திலே நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை ஒரு சமூக சேவை நிறுவனம் என்பதை மனதிலே கொண்டு லாப நோக்கோடு அரசு நடத்துவதற்கு முன்னர் வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய அருமை சகோதர ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். நமக்கு ஏற்படுகின்ற இழப்பை மத்திய அரசிடம் நாம் கேட்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதில் சிறிய நியாயம் இருக்கிறது என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். டீசல் விலை அதிகமாகிவிட்டால் கட்டணத்தை உயர்த்துகிற கட்டாய நிலைமைக்கு அரசு தள்ளப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொல்லப்படுகிறது. டீசல் விலை உயர்த்தப்படுவதால் மத்திய அரசு அன்னிய நாடுகளுக்கு அதிகமான விலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது என்ற நிலைமை இருப்பதால் நம்முடைய நாட்டிற்கு 600 கோடி ரூபாய் அதிகமாகச் செலவு ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். அதைச் சரிக்கட்டுவதற்காக எண்ணெய்ப் பொருட்களின்மீது மத்திய அரசாங்கம் போட்டிருக்கின்ற வரியின் அளவு 1,200 கோடி ரூபாய் என்று சொல்லப்படுகிறது. மத்திய அரசாங்கம் தனக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற அதிகச் செலவைச் சரிக்கட்டுவதற்காக இந்த நாட்டு மக்களின்மீது அதிகப்படியான பளுவைச் சுமத்தியிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆக, மத்திய அரசாங்கம் தருகின்ற கணக்கைப் பார்க்கும்பொழுது, ஏற்படும் செலவைவிட அதிகம், 600 கோடி ரூபாய் அதிகமான வருமானத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டிருப்பதால் அதில் ஒரு சிறு பகுதியை மானியமாக நமக்குத் தாவேண்டுமென்று கேட்க, நமக்கு ஏற்படும் நஷ்டத்தை கூடு செய்யக் கோரிக்கை தருவதில் அதிகமான நியாயம் இருக்கிறது என்பதை உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்பு.

[திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்] [1981 ஏப்ரல் 27]

கிறேன். இதுபற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் கூறிய கருத்தை நான் ஆதரித்து, அதை வலியுறுத்துமாறு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வாகனச் சட்டங்களில் சில மாறுதல்கள் இப்பொழுது ஏற்படுத்தப் பட்டிருக்கின்றன. 1938 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட வாகனச் சட்டத்தின், 1978 ஆம் ஆண்டு புதிய ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்ததன் காரணமாக, சமுதாயத்தில் நலிந்தவர்களுக்கு பஸ் ஈட்டுகள் அளிப்பதில் முன்னுரிமை தர வேண்டுமென்று, வழங்குகின்ற பஸ் ஈட்டுகளில் 5 இல் 1 ஷெட்யூல் காஸ்ட் வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குத் தர வேண்டுமென்று சட்டத் திருத்தம் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். 20-9-1979 அன்று மாநில அரசு, சம்பந்தப்பட்ட ரோடு கமிஷனர்களுக்கு—ரோடு டிரான்ஸ் போர்ட் அதாரிட்டிஸ்க்குத் தாக்கீதுகள் அனுப்பிவிட்டதாகவும் செய்திகள் கூறுகின்றன. ஆனால் தரப்பட்ட தாக்கீதுகள் இன்றையதினம் அமல்படுத்தப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. உதாரணம் சொல்ல வேண்டுமென்றால், கோயம்புத்தூரில் அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்த ஒரு நபர் பஸ் பர்மிட்டிற்காக மனுச் செய்தும், பஸ் ஈட்டுகளை வழங்குகின்ற நேரத்தில் அந்த மனுதாரருக்கு இதுவரையில் பர்மிட் தரப்படவில்லை. நான் அறிந்தவரையில், பர்மிட் கேட்டு மனுச் செய்திருப்பது ஒரேயொரு நபர். அந்த ஈட்டில் ஏற்கனவே 5-க்கும் மேற்பட்ட பர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட்டுவிட்டன. ஆகவே, கோடுக்கப்படும் பஸ் ஈட்டுகளில் 5-ல் 1 நிச்சயமாக அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று சட்டத் திருத்தம் செய்தபிறகும், அதிலும் சிறப்பாக 5-லே ஒன்று கொடுக்கப்பட வேண்டும், கொடுக்கப்படுவதெனவும் 5-இல் முதலாவது அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குத் தரப்பட வேண்டும் என்று சட்டத் திருத்தத்தைச் செய்து விட்டு அதை ஏன் அமல்படுத்தவில்லை என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அதுபோன்றே பின்தங்கிய வகுப்பினருக்கும் குறிப்பிட்ட பர்சென்டேஜ் பஸ் ஈட்டுகளை ஒதுக்க வேண்டுமென்று திருத்தம் செய்யப்பட்டிருப்பதாக அறிகிறேன், எனவே, அப்படிப்பட்ட சட்டத் திருத்தங்களின்படி அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய 18 சதவீதமும், ஏனைய பின்தங்கிய வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய 31 சதவீதமும் பஸ் ஈட்டுகளில் ஒதுக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டு நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கின்ற சட்டத் திருத்தங்களை உடனடியாக அமல் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் பணியாளர்களைத் தேர்ந்தெடுப்பது சம்பந்தமாகக் கன்னியாகுமரி மாவட்டம் சீலகாலமாக உதாசினம் செய்யப்படுவதாகச் செய்திகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. பஸ் வருடங்களாகத் தொடர்ச்சியாக ஆட்கள் தேர்வு

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்]

செய்வதில் நாகர்கோவிலில் இருக்கின்ற எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் உள்ள பெயர்களைக் கொடுக்க வேண்டாமென்று கூடத் தாக்கீதுகள் தரப்பட்டதாகச் செய்தி. அதற்குப்பதிலாகத் திருநெல்வேலி மாவட்ட எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சிலிருந்து பெயர்கள் தருவிக்கப்படுவதாகவும் கேள்வி. இந்த நிலைமைகளையெல்லாம் மாற்றியமைத்து, அதிகம் படித்துவிட்டு வேலை யில்லாமல் தேங்கியிருக்கின்ற குமரி மாவட்டத் தோழர்களுக்கு, வேலைவாய்ப்பு கிடைக்கின்ற வகையில் நாகர்கோவில் எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் பெயர் களைப் பதிவு செய்து கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்னுமொன்று. இப்பொழுது ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற வாகனங் களில் பளபளப்பாக, கவர்ச்சிகரமாக இருக்க வேண்டுமென்பதற்காக அழகான லைட்டுகள் பொருத்தப்படுவதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அதிலும் குறிப்பாக லாரிகள் அதிகம் பிரகாசம் தருகின்ற லைட்டுகளைப் பொருத்துவதால் இரவு நேரங்களில் அந்த லைட்டுகளை முழுவதும் 'ஆன்' செய்து விடுவதால், எதிரே வருகின்ற வாகனங்களை ஓட்டுபவர்களின் கண்கள் கசகசமடைவதால் அது அதிக விபத்துக்களுக்குக் காரணமாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக சிறிய பிளஷர் கார் லைட்டுகின்ற டிரைவர்கள், பஸ்களை லைட்டுகின்ற டிரைவர்கள் எதிரே வருகின்ற லாரிகளில் அதிகமான லைட்டுகளை 'ஆன்' செய்து வருவதால் விபத்துக்களுக்கு ஆளாக நேரிடுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். அந்தக் குறைபாட்டினைக் களைவதற்கு அரசாங்கத்தின் கவனம் அந்தத் துறையில் செலுத்தப்பட வேண்டும். லைட்டுகளை உபயோகிப் பதற்குக் கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தி, அதைத் தவிரமாகச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டு, என்னுடைய வார்த்தைகளை நான் முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

(பிற்பகல் 12-30)

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம், சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், மற்றும் சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியறியதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன். பொதுவாக, தமிழ்நாட்டில் 8 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெற்று வருகின்றன. திராவிட மன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் இப்படிப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஆரம்பித்தி, அவை நல்ல முறையிலே நடை பெற்று வந்திருந்தாலும், இன்றைய

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

தினம் அத்தனைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் மன வேதனை தரக்கூடிய அளவிலே பெரு நட்டத்திலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டாமலிருக்க முடியவில்லை. 1980 ஜனவரி முடிய தமிழ்நாட்டிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பேருந்துகள் 6,904 என்று புள்ளிவிவரங்கள் எடுத்துக் கூறுகின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக்கொண்டால், 1978-80-ல் சுமார் ரூ. 61 இலட்சம் நஷ்டம் என்று குறிப்புகளிலே இருக்கின்றது. 1981 சனவரி இறுதிவரை ஏறத்தாழ ரூ. 584 இலட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. அக்கழகத்தைப் பொறுத்தவரை, முந்தைய ஆண்டில், ரூ. 61 இலட்சமாக இருந்த அந்த நஷ்டம், அடுத்து வருகின்ற ஆண்டிலே, ரூ. 5 கோடியே 84 இலட்சமாக ஏறியிருக்கிறது என்பது உண்மையிலே வருந்தத்தக்க விஷயம். அது எப்படி ஏற்பட்டது, ஏதனால் ஏற்பட்டது என்ற விவரங்கள் கொடுக்கப் படவில்லை. கடுமையான, உண்மையிலே ஆயாசப்படக்கூடிய அளவு பெரிய நஷ்டம் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டாமலிருக்க முடியவில்லை.

அடுத்து, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (மாவட்டப் பிரிவை) எடுத்துக் கொண்டால், 1981 சனவரி இறுதிவரை ரூ. 126 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், 1981 சனவரி முடிய ரூ. 64 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், 1981 சனவரி முடிய ரூ. 42 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், நஷ்டம் எவ்வளவு என்று தெரிவிக்கப்படவில்லை. நஷ்டத்தைத் தெரிவிக்க முடியாத அளவுக்குக் கோடிக்கணக்கிலே இருக்கிறதோ, என்னவோ தெரியவில்லை. அது கொடுக்கப் படவே இல்லை. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே நடப்பாண்டில் நட்டம் ரூ. 98 இலட்சம். அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திலே, நடப்பாண்டில் ரூ. 79 இலட்சம் நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நட்டத்தில் இயங்குகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த நட்டத்தை எட்டிலே குறிக்கின்ற அளவுக்கு அவர்களுக்கு நேரம் இல்லையோ, அல்லது நட்டத்தைக் கண்டு இருப்பவர்கள் அஞ்சப் போகிறார்கள் என்ற காரணத்தாலோ, என்னவோ தெரியவில்லை. அந்த நட்டக் கணக்கைக் குறிப்பிடவில்லை. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், இன்னும் இழப்பிலிருந்து மீளவில்லை' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். வார்த்தைகள் அழகாக இருக்கின்றன. நட்டம் எவ்வளவு என்று குறிப்பிடாமல், 'இழப்பிலிருந்து மீளவில்லை' என்று அழகான தமிழ் வார்த்தைகளைப் பயன்படுத்தியிருக்கிறார்கள்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

ஆனால், போக்குவரத்துக் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டாமல் இருக்கமுடியவில்லை. ஏழை, எளிய மக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். கட்டணம் குறைவாக இருந்த காலத்தைவிட, கட்டணம் ஏறியபிறகு போக்குவரத்து குறைந்திருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மறுக்க முடியாது. அந்த அளவு பெரிய ஃபால், வீழ்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அது மிகையாகாது.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு என்ற குறிப்பேட்டில், பக்கம் 6-ல், 1981 சனவரி முடிவு வரையில் கிட்டத்தட்ட ரூ. 10.67 கோடி நடம் ஏற்பட்டுள்ளது என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், சாதனை பற்றிய ஆய்வுரையில், இணைப்பு 3-ல், ரூ. 12.49 இலட்சம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி ஏட்டிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற புள்ளி விவரங்கள்கூட கோடிக்கணக்கிலே மாறுபடுகின்றன. ஏனென்றால், கோடி உங்களுக்கு சாதாரணமாக இருக்கலாம். ஆனால், இப்படி கோடி கணக்கிலே வித்தியாசம் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுடைய நிலைமையைப் பார்க்கும்போது ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிர்வாகமும் சரியாக இல்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே வருத்தத்துடன் தான் தெரிவிக்கிறேன்.

கடுமான வரையிலே பேருந்துகளிலே ஒரு லாண்டரி அல்லது ஜவுளிக் கடைகளை வைக்க வேண்டும். புத்தம் புதிய ஆடைகளை அணிந்து கொண்டு ஏறினாலும், இறங்கும்போது அந்தத் துணிகள் அழுக்கடைந்துவிடுகின்றன. அதைச் சலவை செய்வதற்கும் அல்லது மாற்றிக் கொள்வதற்கும் வழிவகை செய்யவேண்டும். இது கிட்டத்தட்ட எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள நிலைமையாகும்.

வடார்க்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும் அதிலும் 1979-80லே 50 லட்சம் ரூபாய் நடம் என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே பணியாற்றி வருகிறார்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது. முன்பிருந்ததை விட, தற்போது 20 சதவிகிதம் போனஸ் கொடுக்கிறோம் என்பதனாலோ அவர்கள் சிறப்பாகப் பணியாற்றுகிறார்கள் என்பதாலோ அல்லது போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே பணி புரிவதேனும் என்பதற்காகவோ அந்தப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே பணிபுரிகிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

ஆரணி சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஏ. சி. சண்முகம் அவர்கள் பேசும்போது பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே சிறப்பாக பணி புரிகிறது என்று சொன்னார்கள். அதிலும் கூட பாரபட்சமான முறை இருக்கிறது என்பதை என்னாலே எடுத்துக் காட்டாமல் இருக்க முடியவில்லை. வடார்க் காட்டின் வடக்குப் பகுதியிலே அந்தப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பான முறையிலே இல்லை.

டவுன் பஸ்கள், எல்லாம் அவர்களிடத்திலே ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலான இடங்களில் டவுன் பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தெரிவித்தும், இதுவரையில் அவைகள் விடப்படவில்லை. தெற்குப் பகுதி மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சி. கோபால் : பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன், மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாபு ஜனார்த்தனன் : அவர்கள் பேசும்போது வடார்க்காடு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதிகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொன்னார்கள். அந்தப் பகுதியில் தனியார்களுடைய பஸ்கள் அதிகம் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்பதை அவர் அறிவாரா ?

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே உறுப்பினர் அவர்களுடைய கேள்வியைப் பார்க்கும்போது அங்கே கூட சரியாக இல்லை என்று கருதுகிறேன். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் சீர்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கப்பல் போக்குவரத்தைப் பற்றிப் பார்க்கும்போது 1977-78-ல் 40 லட்சம் நட்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1978-79-லே 52 லட்சம் நட்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1979-80-லே 38 லட்சம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் இதிலே ஒரு வேடிக் கையான குறிப்பைக் கொடுத்திருக்கிறார். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் நம்ப வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் வெளியிட்டார்களா அல்லது அதை வெளியிட்டவர்கள் கருதுகிறார்களா என்பது நமக்குத் தெரியாது. அதில் 1980-81-லே ஆதாயம் கிடைக்கும் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள், எப்படி என்ற விவரம் இல்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசும்போது, இல்லாத கப்பலுக்கு போக்குவரத்துக் கழகம் ஏன் என்றுகூட குறிப்பிட்டார்கள். அதே நேரத்தில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமைகளைப் பார்க்கும்போது சில விஷயங்களைச் சொல்லித்தான் தீர வேண்டும். தொழிலாளர்களுடைய ஊதியம் மிகவும் குறைவாகத் தரப்படுகிறது. 1—8—1980-க்குப் பின்னர் காவலாளுக்கு 300-ம், நடத்துனர்/ஓட்டுநருக்கு 339 ரூபாய், இனறிலை உதவியாளருக்கு 380 ரூபாய், உதவியாளருக்கு

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

ரூ. 450-ம், கண்காணிப்பாளருக்கு 590-ம், டிரிவு அலுவலர்களுக்கு அதாவது செக்ஷன் ஆபீசருக்கு 1,250 ரூபாய், அதாவது அடிப்படை சம்பளம், இங்கிரி மெண்டு எல்லாம் சேர்த்து என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் இங்கே தொழிலாளர்கள்தான் அதிகமாக பாடுபடக்கூடியவர்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய சம்பளத்தை நிச்சயமாக நாம் மாற்றியாக வேண்டும். பொதுவாக எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள ஊதியத்தைத் தொழிலாளர்களுக்கு மாற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, எல்லா தொழிலாளர்களுக்கும் 20 சதவிகிதம் போனஸ் கொடுக்கப் படுவதில்லை. சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மட்டும் தான் கொடுக்கிறார்கள். பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 8.33 சதவிகிதம்தான் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்த 20 சதவிகிதம் போனசை எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் தருவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்தக் கொள்கை விளக்கப்படுத்தத்தில் குறிப்பிட்டு இருக்கின்ற ஒன்றை இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே விடு கட்டுவதற்கு நிதி உதவி கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்தத் திட்டம் இல்லை. ஆகவே, மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இந்த முறை கொண்டு வரப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.40)

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. சண்முகம் மற்றும் பவர் டவுன் பஸ் விடவேண்டும் என்ற கோரிக்கையை இங்கே எடுத்துக் கொள்ளார்கள். இந்த நேரத்தில் என்னுடைய கோரிக்கையையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். செய்யாறு—காஞ்சிபுரம் இடையே 29 கிலோ மீட்டர் இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த வழித்தடத்தில் டவுன் பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே, காஞ்சிபுரம்—ராந்தல், பொன்னமல்லூர்—செய்யார் ஆகிய இடங்களுக்கும் டவுன் பஸ் விடவேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கையை இங்கே வைக்க நான் விரும்புகிறேன்.

செய்யாறு இன்றையதினம் நகராட்சியாக மாறியிருக்கிறது. ஆனால் செய்யாறு நகராட்சியான பின்பும், அந்த வழியாகத்தான் பேருந்துகள் செல்கின்றனவே தவிர எந்த ஒரு வழித்தடமும் அந்த இடத்தில் இருந்து துவங்கப்படவில்லை. அங்கேயிருந்து ஒரு வழித்தடம் துவங்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள்,

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

பாண்டி, சென்னை, திருச்சி போன்ற இடங்களுக்கு செல்லும் பஸ்கள் செய்யாறு வழியாகச் செல்வதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே, புதியதாக ஒரு பேருந்து செஞ்சி—வெள்ளவேடுப் பேட்டை வழித்தடத்தில் விடவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், பக்கிங்காம் கால்வாயை நவீனப்படுத்தி, படகு போக்குவரத்து விட்டால் நிச்சயமாக அந்த நெரிசலைத் தவிர்க்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் மற்றும் எங்கெங்கே கால்வாய்கள், ஏரிகள் மூலம் போக்குவரத்துப் பணிகள் செய்ய முடியுமோ, அந்தந்த இடங்களில் படகுப் போக்குவரத்து ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேசிய மயமாக்கப்பட்ட நிலையை எதிர்த்து சில வழக்குகள் உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றன. அந்த வழக்குகள் பல ஆண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன. தமிழ்நாட்டின் அம்பாசிடர் போல் டெல்லியில் திரு. பாவனர் முத்துசாமி அவர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த வழக்குகள் ஏன் தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன என்பதைக் குறித்து அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும். இங்கே பெரிய பெரிய போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். அந்த வழக்குகள் விரைவாக முடிவதற்கு என்ன நடவடிக்கையை அவர்கள் எடுத்து இருக்கிறார்கள். 1967ஆம் ஆண்டில் போடப்பட்ட வழக்குகள் இன்றைக்கு 14 ஆண்டுகள் ஆகியும் தீர்க்கப்படாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம்? அவர்களுக்குத் தேசிய மயமாக்கப்பட்டக்கொள்கையில் அக்கரை இல்லையா? நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல இளைஞர், துடிப்புள்ளவர், அந்தத் துறை நல்ல முறையில் இயங்கவேண்டும் என்பதில் ஆர்வமும், அக்கரையும் உள்ளவர்கள். அவர் இந்த தேசியமயமாக்கப்பட்டக் கொள்கை நல்ல முறையில் நிறைவேற்றப் படவேண்டும் என்பதற்காக இந்த வழக்குகளைத் துரிதமாக முடிக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் அதிக அளவில் இருந்தாலும் தனியாரிடத்தில் கிட்டத்தட்ட 5,000 வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அரசு பேருந்துகள் 58 சதவிகிதம் தான் ஓடுகின்றன. தனியாரிடம் பஸ்கள் இருப்பதால், தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் ஓடுகின்ற இடங்களில் அவற்றோடு போட்டிபோடுகின்ற முறையில் அவைகள் செயல்படுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இவை தடுக்கப்படவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஒரு கருத்தை வெளியிட்டார்கள். சென்னை நகரத்திற்கு வரும் பேருந்துகள் அனைத்தும் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நம்முடைய இதய தெய்வம் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்ன அந்தக் கருத்தையாவது குறைந்த பட்சம் நிறைவேற்று வதற்கு அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும். ஆகவே, சென்னையைத் தொடுகின்ற அனைத்துத் தனியார் பஸ்களையும் அரசாங்கம் தேசியமயமாக்குகின்ற ஒரு அறிவிப்பை வருகின்ற அண்ணா பிறந்த தினத்தன்று வெளியிட்டு, இந்த அரசாங்கம் அதனை நிறைவு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. சென்ற ஆட்சியைக் கலைத்ததற்கு முன்னால் வாடந்காடு மாவட்ட தனியார் போக்குவரத்துக்களையும், இராமநாதபுரம் மாவட்ட தனியார் போக்குவரத்துக்களையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று முதலமைச்சர் அறிவித்தார். அதன்பிறகு மீண்டும் ஆட்சி அமைக்கப்பட்டது. அமைக்கப்பட்டு ஓராண்டு ஆகிவிட்டது. இன்னும் அந்தப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கவில்லை. ஏன் ஆக்கவில்லை என்பது என்னுடைய கேள்வி. அதற்கு என்ன காரணம்? அந்த தனிப்பட்ட முதலாளிகள் உங்களைச் சந்தித்தார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்ட 'ஸ்பீட் ஓனர்ஸ் அசோசியேஷன்' உங்களை வந்து சந்தித்தார்கள். இதைப்போல இராமநாதபுரம் மாவட்ட 'ஸ்பீட் ஓனர்ஸ் அசோசியேஷன்' உங்களைச் சந்தித்தார்கள். நீங்கள் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை விட்டுவிட்டீர்கள். அதன் மர்மம் என்ன?

அதைப்போல இப்போது புதிதாக ஒரு கருவி, 'ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர்' என்று சொல்லுகின்ற வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் கருவி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கருவி சரியாக இயங்கவில்லை. பேருந்து ஓடிக் கொண்டிருக்கும்போது அது எச்சரிக்கை செய்தால் பரவாயில்லை. ஒரு மூறை நான் பயணம் செய்துகொண்டிருந்தபோது டிரைவர் ஒரு இடத்தில் பேருந்தை நிறுத்திவிட்டு கிழே இறங்கி நின்றார். பயணிகளும் இறங்கி நின்றார்கள். திடீரென்று ஸ்பீட் கண்ட்ரோலரிலிருந்து சத்தம் வந்தது. வண்டி போகிறதோ என்று நினைத்து டிரைவர் ஓடிவந்து வண்டியில் ஏறினார். பயணிகளும் ஓடிவந்தார்கள். ஆனால் வண்டி அங்கே நின்றுகொண்டிருந்தது. இந்த நிலையில் ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர் இருக்கிறது.

ஆனால் இதிலே இன்னொரு மர்மம் இருக்கிறது. பொதுமக்கள் பரவலாக பேசுகிறார்கள். அந்த வேகக்கட்டுப்பாட்டு கருவியின் உண்மையான விலை 4,000 ரூபாய்தான். ஆனால் சர்க்கார் 5,000 ரூபாய்க்கு மேல் கொடுத்து வாங்கியிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். பம்பாயில் ஒரு நிறுவனத்திடமிருந்து 4,000 ரூபாய் மதிப்புள்ள அந்தக் கருவி 5,000க்கு வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட கருவி பல ஆயிரக்கணக்கில் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

[1981 ஏப்ரல் '27]

இவ்வளவு அதிக விலை கொடுத்து போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்த கருவிகளை வாங்கக் காரணம் என்ன? அமைச்சரவர்கள் இதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பொதுவாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. அம்பிகாபதியும் மற்றவர்களும் சொன்னார்கள். அலுவலகங்களிலே பலர் வேலை செய்யாமல் அங்கே ஊதியம் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பல போக்குவரத்துக் கழக அலுவலகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் வேலை செய்யாமல் சம்பளம் பெறுகிறார்கள். அந்த நிலை மாற வேண்டும்.

அது மட்டுமல்ல. ஏதோ எம்ஜிஐசி காலத்தில் வேலை செய்தார்கள் என்பதற்காக அவர்களுக்கு முன்னுரிமை தரப்படுகிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்கள் சரியான ஓட்டுநர்களாக, நடத்துநர்களாக இருக்கக்கூடியவர்களா என்று நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதிகமாக 'ஆக்சி டன்ட்ஸ்' ஏற்படுகிறது என்றால் அவர்களுக்கு நல்லமுறையில் பயிற்சி அளிக்கப்படவில்லை என்று பொருள். ம. கடைக்குக்கட பஸ் போகிறது; குளங்கள், ஏரிகள், பள்ளங்களை எல்லாம் நோக்கி பஸ் போகிறது. சரியாகப் பயிற்சிப் பெறாததால் இதற்குக் காரணம்.

குறிப்பாக கும்மிடிப்பூண்டி பயிற்சி நிலையத்தில் ஓரளவுக்கு நல்லமுறையில் பணியாற்றுகிறார்கள். ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் அங்கே அவர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, குறைந்தபட்சம் ஒவ்வொரு ஓட்டுநருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டும். ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் கும்மிடிப்பூண்டி போன்ற இடங்களில் இருக்கிற பயிற்சி வகுப்பில் பயிற்சி எடுத்துக்கொண்டால் ஓரளவுக்கு நன்றாக இருக்கும்.

அதைப்போல துரித வண்டிகளில் வருகின்ற பயணிகளுக்கு போதுமான உணவு வசதி இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நீண்ட தூரத்தில் இருந்து பயணிகள் வருகிறார்கள். கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்போது போதுமான அளவுக்கு உணவு வசதி இல்லாத காரணத்தால் எத்தனையோ பேர் பிட்டினியாக இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, நல்லமுறையில் உணவு கிடைக்க வசதி ஏற்படுத்தித்தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு அரங்கநாயகம் அவர்கள் மொரீஷியஸ் தமிழ் பண்பாட்டுக் கழகத்தில் உரையாற்றும்பேர்து அந்தப் பகுதிக்கு இங்கிருந்து கப்பல் போக்குவரத்து வசதி செய்துதருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மொரீஷியஸ் தமிழ் பண்பாட்டுக் கழகத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அரங்கநாயகம் அவர்கள் பேசியிருக்கிற அந்த கருத்துக்களை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

(பிற்பகல் 12-50)

அடுத்து, இந்த தேசியமயமாக்குவதைப் பற்றி ஏற்கெனவே சொன்னேன். அதற்கான காரியங்களில் முனைப்பாக இந்த அரசு இறங்க வேண்டும். டெல்லியிலே இருக்கிற பாவலர் முத்துசாமி அவர்களையாவது, போக்குவரத்து துறையிலே இருக்கிற மற்ற அதிகாரிகளையாவது பார்த்து, பேருந்துகள் அனைத்தையும் தேசியமயமாக்க தீவிர நடவடிக்கை எடுத்து, அதை ஒரு மகத்தான முறையிலே நிறைவேற்ற வேண்டும். 6,000 பேருந்துகளுக்கு மேல் அரசு தரப்பில் ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும், தனியார்களுக்கும் 5,000-க்கு கிட்டத்தட்ட இருக்கின்றன. ஆகவே, இவைகளையெல்லாம் எடுத்து தேசிய மயமாக்கி, தனியார்துறையே, இந்த வகையில் இல்லை என்ற முறையிலே சிறப்பாக கொண்டு வர நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று மீண்டும் ஒரு முறை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, தொழிலாளர்களுக்கு உடை கொடுக்கிற விஷயத்தை எடுத்துக் கொண்டால், அது கொஞ்சம் கூட தாமதமாக இல்லை, என்றது போன்ற துணியாக இருக்கிறது, 2, 3 மாதங்களுக்குக் கூட வருவதில்லை என்று சொல்பவர்கள். இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அறிக்கையிலே உடையும் கொடுத்து, அதற்கு தேவையான பணமும் கொடுப்பது போல் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பல இடங்களில் துணிகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. அவைகள் சரியாக இல்லை என்று மட்டும் கூறப்படுகிறது. அரசே துணி வாங்கித் தருவதினால்தான், இந்த நிலைமை என்று கூட சொல்கிறார்கள். அதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களுக்கு 20 சதவீதம் போனஸ் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சில இடங்களில் இன்னும் அந்த 8.33 சதவீதம் தான் கொடுக்கப்படுகிறது. அதைத் தவிர்த்து எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களிலும் 20 சதவீதம் போனஸ் கொடுக்கும்படி ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இங்கே எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். இங்கே பேசிய உறுப்பினர்களெல்லாம், குறையை எடுத்துப் பேசியவர்களாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி, தங்களுடைய கருத்தக்களை இந்த போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நடக்க வேண்டும் என்று எண்ணத்தோடேயே எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

அது மட்டும் அல்லாமல், இங்கே நான் கடைசியாகச் செய்யவிருக்கிற அறிவிப்புகளே, அவர்கள் கூறியவைகளுக்கெல்லாம் பதிலாக அமையும் என்ற சூழ்நிலை இருந்தாலும் கூட, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறிய வேறு சில கருத்துக்களுக்கு, என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை பதிலாகச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் செல்வராஜ் அவர்கள் செவில்களின் விலையையும், டயர்களின் விலையினையும் மாநில அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதனையே ஒட்டி தொடர்ந்து பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜ் அவர்கள் கூட மாநில அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இதிலே மத்திய அரசாங்கம் தான் ஏதாவது முடிவை எடுத்தாகவேண்டுமே ஒழிய மாநில அரசுக்கு சேவில்களின் விலைகளையும், டயர் விலைகளையும் கட்டுப்படுத்தக் கூடிய அதிகாரம் என் அளவும் இல்லை என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜ் போன்றவர்கள் இதை அவருடைய கட்சித் தலைமைக்குச் சொல்லி, இதில் ஒரு நடவடிக்கையை எடுக்க உதவுவாரேயானால், நான் கூட அவர்களுக்கு நன்றிக் கடன்பட்டவனாக இருப்பேன் என்று இந்த அவையிலே விளக்கக் கொடுக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல தேசியமயமாக்குவது பற்றி அநேகமாக பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களும் கருத்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கொள்கையிலே யிருந்து புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அரசு என் அளவும் பின் வாங்க வில்லை என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இருந்தாலும் என் உடனடியாகச் செய்யவில்லை என்பதற்கு இன்றையதினம் நாட்டிலே இருக்கக் கூடிய பிரச்சனைகளை, அனுபவபூர்வமாக பார்க்க வேண்டும் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொருத்தவரையில் மற்ற மாநிலங்களை விட சிறப்பாக நாம் போக்குவரத்து வசதிகளை மக்களுக்குச் செய்து கொடுத்திருந்தாலும் கூட, பல்வேறு இடங்களிலிருந்தும் அங்கெல்லாம் போக்குவரத்து வசதிகள் வேண்டும் என்ற முறையில் கோரிக்கைகள் வந்து கொண்டேயிருக்கின்றன. இங்கே பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களுமே அப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகளை எடுத்து வைத்தார்கள். தேசியமயமாக்கப்படவேண்டும் என்று வற்புறுத்தி, வலியுறுத்திச் சொன்னவர்களும் கூட கடைசியாக தங்களுடைய தொகுதிகளிலே சில இடங்களைக் குறிப்பிட்டு அந்த இடங்களுக்கு பேருந்துகள் வேண்டும் என்று சொல்லாமல் இல்லை. எனவே அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கும்போது, எத்தனையோ இடங்களுக்கு பேருந்துகள் விடவேண்டும்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

என்ற அவசியம் இருக்கும்போது, அவர்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத்து வசதிகளை புதிதாக்கிச் செய்து கொடுக்க வேண்டிய வேலைகளை நாம் கவனித்தாக வேண்டும்.

இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் முழுக்க முழுக்க அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாகத் தான் அந்த வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர தனியார் துறை மூலமாக அந்த வசதிகளை நாம் செய்து கொடுக்கவில்லை. எனவே அந்தச் சூழ்நிலையில் எங்களுடைய எண்ணம் எல்லாம் தமிழகத்தில் கேட்கக்கூடிய சூழ்நிலை மாறுகிறவரை, எல்லாபிடங்களிலும் போக்குவரத்து வசதி செய்து விட்டோம். என்று சொல்கிறவரை நாம் தனியார் துறையை கை வைக்க வேண்டாம் என்று உணர்வோடு செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். எனவே தனியார் துறையை எடுப்பதன் மூலம் அதற்காக அவர்களுக்கு பணம் கொடுத்து அந்த வசதியை எடுத்து நாங்கள் செய்கிறோம் என்று போவதை விட புதிதாக எங்கெங்கு கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கெல்லாம் கொடுத்த பின்பு அந்த தன்னிறைவை நாம் அடைந்த பின்பு படிப்படியாக தனியார் துறையை நாம் எடுப்பதில் எந்தவிதமான கருத்துவேறுபாடும் இல்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் தெளிவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் நிர்வாகத்தில் பங்கு வேண்டும் என்றெல்லாம் இங்கே உறுப்பினர்கள் எடுத்துச்சொன்னார்கள். அந்த பங்குவிஷயம் பற்றியெல்லாம் நான் பின்னால் சொல்வதாக இருக்கிறேன்.

அதேபோல் இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த தேசியமயமாக்கப்படக் கூடிய கொள்கையில் பின்வாங்கிவிட்டார் என்று கூடச்சொன்னார்கள். நான் ஏற்கனவே சொன்ன கருத்துக்களை அடிப்படையாக வைத்து நாங்கள் காரியங்களை படிப்படியாக செய்து கொண்டு இருக்கிறோமே தவிர தனியார் துறையை தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற அனைத்துக்கிராமங்களுக்கும் அனைத்து மக்களுக்கும் அந்த வசதி கிடைக்கும் என்ற நிலைமை இல்லாததால்தான் இப்படிப்பட்டதொரு விஞ்ஞானபூர்வமான அந்த அணுகுமுறையை இந்த அரசு செய்துகொண்டிருக்கிறது.

இன்னும் இங்கே சொன்னார்கள். பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு 18 சதவிகிதம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள், ஆனால் அது கொடுக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். இங்கே பேசிய கருத்துக்கள் முன்னுக்குப்பின் முரணாக இருக்கிறது என்பதை சொல்லியாக வேண்டும். தனியார் துறைக்கு போக்குவரத்து வழித்தடங்களை கொடுக்கக்கூடாது என்று சொல்கிறீர்கள், அதேநேரத்தில் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டும்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

என்றிருப்பதை அமல்படுத்தவேண்டும் என்று சொல்கிறீர்கள். இதில் எங்களுக்கு இருக்கிற பிரச்னை இன்றையதினம் தனியாருக்கு கொடுக்க வேண்டாம், போக்குவரத்துக் கழகங்களே அதை ஓட்டட்டும் என்ற உணர்வோடு நாங்கள் இந்த சூழ்நிலையில் செயலில் ஈடுபடுகிறபோது அதோடு சேர்த்து பிறப்பித்தப்பட்டவர்களும் கிடைக்கப்பெறாமல் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லியாக வேண்டும். அவர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டிய வாய்ப்பினை ஏற்படுத்துவோமானால் ஐந்தில் ஒரு பேருந்து பிறப்பித்தப்பட்டவர்களுக்கும் மீதமுள்ளவை மற்றவர்களுக்கும் கிடைக்கிற சூழ்நிலைவருகிறபோது அந்த நான்கு பேருந்துகள் தனியாருக்கு போதக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்பதை மறந்து விடக்கூடாது. இருந்தாலும் அதை மனதில் கொண்டு அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யும்.

இங்கே பேசிய பல உறுப்பினர்கள் சென்னை மாநகரத்தில் மட்டுமல்ல, தமிழ்நாட்டில் ஒழுக்கொண்டிருக்கிற ஆட்டோ, டாக்ஸி பற்றி சொல்லாமல் விடவில்லை. அதில் என்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறீர்கள் என்று திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் ஒரு கேள்விகளை வைத்தார்கள். இந்த அரசு அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு நியாய உணர்வோடு அணுகவேண்டும் என்ற எண்ணத்தில்தான் படிப்படியாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. மசல் விலை உயருகிறது நாம் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொல்கிறோம். அதேபோல் பெட்ரோல் விலை உயர்ந்தது. அந்த ஆட்டோ, டாக்ஸி டிரைவர்களுக்கு கட்டுப்படியான வருமானம் இல்லை. எனவே அதை உயர்த்திக் கொடுக்காத காரணத்தால் அதற்கான கட்டணத்தை வாங்கவேண்டிய சூழ்நிலைக்கு அவர்கள் தள்ளப்பட்டார்கள். மற்றக் குறைபாடுகள் அவர்கள் மீது இருக்கலாம். நான் இல்லை என்று சொல்லத் தயாராயில்லை. அதைச் செய்துகொடுத்து கட்டாயமாக, கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதன் மூலம் அவர்களை சரி செய்யவேண்டும் என்று இந்த அரசு நினைத்தகாரணத்தால் இன்றையதினம் கட்டணத்தை உயர்த்திக் கொடுத்திருப்பது மட்டுமல்ல, அந்தந்த வண்டிகளில் சரியான மீட்டர்கள் இருக்க வேண்டும், மற்ற சட்டதிட்டங்களை அவர்கள் முழுமையாக பின்பற்ற வேண்டும் என்பதை கண்காணிக்க சென்னை நகரில் மட்டும் ஏறத்தாழ 12 இடத்தில் வாக்கன ஆய்வாளர்களை நியமித்திருக்கிறோம். இவர்கள் மூலம் படிப்படியாக இன்னும் மூன்று மாத காலத்தில் நாம் அந்த ஏற்பாட்டினை செய்துவிட முடியும். இது இன்றையதினம் ஏற்பட்ட பிரச்னை அல்ல. காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலேயிருந்து இந்தப் பிரச்சனையை நாம் சரியாக கவனிக்காமல் இருந்த காரணத்தால் இன்று அதில் நல்லவர்களுக்குக் கூட கெட்ட பெயர் வருகிற அளவிற்கு ஒரு சிலரால் இந்தச் சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்பதை நினைத்துப் பார்க்கவேண்டும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

(பிற்பகல் 1-00)

அதேபோன்று இங்கே மூன்று டிக்கட்டுகள் ஒரேபோல் இருக்கிறது என்று திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் எடுத்துச்சொன்னார்கள். அதில் எங்கேயாவது தவறு வேண்டுமென்றே நடத்திருக்குமானால் நிச்சயமாக இந்த அரசு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கத் தயங்காது என்பதை சொல்கிற அதேநேரத்தில் எனக்கு கிடைத்த விளக்கம் அந்த ப்ரஸில் அடிக்கிறபோது அந்த நம்பர் அடித்துக்கொண்டிருக்கிற அந்த இயந்திரம் ஸ்டட்கப்பாகிவிட்டால் தொடர்ந்து அடிக்கப்பட்ட நம்பரே அடித்துக்கொண்டிருக்கும், அப்படி அடிக்கப்பட்டாலும் அந்தப் புத்தகத்தில் இருக்கிற அந்த டிக்கட் எண்ணிக்கை குறையாது. அப்படி எடுக்கின்றபோது நடத்துவதாக இருந்தாலும் சரி, கண்காணிப்பாளராக இருந்தாலும் சரி டிக்கட் 1-லிருந்து 100 வரை அந்த புத்தகத்தில் இருக்கின்றது என்பதை எழுதியாக வேண்டும். நூறுக்கு குறைவாக, பல நெம்பர் ஒன்றாக வந்து, அதிலே 95 வரை இருக்கின்றது என்று எழுதினால், அங்கே அதை பின்னால் கண்காணிக்கின்றபோது, மேலும் ஐந்து டிக்கட்டுகள் எங்கே என்று சரிபார்த்து கண்டுபிடிக்க முடியும். அதற்காக இந்த தவறு இருக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லத் தயாராக இல்லை. அப்படிப்பட்ட புத்தகங்கள் சாண்டர் செய்யப்படும்; பயன்படுத்தப்பட மாட்டாது. தெரியாமல் தவறு நடக்கலாமே தவிர, வேண்டுமென்றே தவறு நடத்திருக்காது என்பதை உத்தரவாதமாகச் சொல்ல முடியும்.

மேலும், இங்கே வாகன ஆய்வாளர்களை வேலை நீக்கம் செய்து விட்டு, உடனடியாக மீண்டும் அவர்களை வேலைக்கு அமர்த்தி விடாமர்களே, 100 சதவிகிதம் சுத்தமானவர்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்களே என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜ் அவர்கள் சொன்னார்கள். அவர்கள் எங்காவது இருந்து கேட்டுக் கொண்டிருப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன். இந்த அரசைப் பொறுத்தவரை தவறு செய்யவில்லை. தவறு செய்தவர்களை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. எங்களுக்கு இருக்கின்ற பிரச்சனைகள் எல்லாம், தமிழகத் திலே ஏறத்தாழ 3 இலட்சம் வாகனங்கள் இருக்கின்றன. இந்த 3 இலட்சம் வாகனங்களில், ஏறத்தாழ 1½ இலட்சம் வாகனங்களுக்கு மேல் 6 மாதங்களுக்கு ஒருமுறை, ஓராண்டுக்கு ஒருமுறை தகுதி சான்றிதழ் வழங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இருக்கின்ற மோட்டார் ஆய்வாளர்கள் 126 பேர்கள்; அதிலே ஏறத்தாழ 46 பேர்கள் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். 1½ இலட்சம் வண்டிகளாக இருந்தாலும் அல்லது 3 இலட்சம் வண்டிகளாக இருந்தாலும், அவைகளுக்கு ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களைப் பார்க்கவேண்டும். யார் வரி கொடுக்காமல் ஏய்க்கிறார்கள், அவ்வாறு நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்ப்பதற்கு தற்போது அதிகாரிகள் போதவில்லை. ஏன் புதிய

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

தாக எடுத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று கேட்கலாம். புதிதாக எடுத்துக் கொள்பவர்களுக்கு அனுபவம் இருக்காது என்ற அந்த நிலை மட்டுமல்ல, தமக்கு இருக்கின்ற சட்டத்தின்படி, 6 மாதங்களுக்கு மேல் தற்காலிக வேலை நீக்கத்தில் வைக்கக்கூடாது. அப்படி தற்காலிகமாக இருப்பவர்களை மீண்டும் எடுத்துக்கொண்டு, அதிகார பூர்வமாக விசாரணை நடத்தப்படலாம், அந்த விசாரணையின் மூலமாக தவறு நிரூபிக்கப்படுமானால், அதற்குப் பின்பு வேலைநீக்கம் முழுமையாக செய்துவிடலாம் என்ற திட்டம் இருக்கின்ற காரணத்தால், அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, இதிலே எந்தவிதமான குற்றச்சாட்டும் இல்லை. விசாரணை தொடர்ந்து இருக்கிறது; விசாரணை தொடர்ந்து எடுத்துக் கொள்ளப்படும். நாளைக்கு விசாரணையில் அந்தத் தவறு நிரூபிக்கப்படுமானால், வெளியே போகவேண்டிய சூழ்நிலையும் இருக்கிறது. எனவே, இதிலே எந்தவிதமான தவறையும் அரசு செய்யவில்லை. இதிலே எந்த ஒரு பெரிய மனிதரும் உள்ளே இல்லை என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. ஆம்னி பஸ்களைப் பற்றி இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். எங்களுக்கு இருக்கின்ற பிரச்சனை, நீதி மன்றத்திலே தடை இருக்கின்ற காரணத்தினால், இதை முழுமையாகச் செய்யமுடியாத நிலைமை இருக்கிறது என்பதை நான் திட்டவாட்டமாகச் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தனியார் துறையிலே சம்பளம் அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நல்லவேளை, போக்குவரத்துத் துறையிலே நாம் கொடுக்கும் சம்பளத்தை பாராட்டிச் சொல்லியிருப்பதற்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதற்கு, தொழிலாளர் நலத்துறை சிறப்பான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு ஏதாகிலும் போக்குவரத்துத் துறை சார்பிலே செய்யவேண்டுமானால், அதைச் செய்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கட்டண உயர்வைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். வேண்டாம் என்று பலர் சொன்னார்கள். அதைப் பற்றி விளக்கமாகப் பின்பு சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கே மதிப்பிற்குரிய ஹேமச்சந்திரன் சொல்லுகின்றபோது, பத்திரிகை நிருபர்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பத்திரிகை நிருபர்கள்பால் உள்ள ஆர்வம் அவர்களுக்கு எவ்வளவு இருக்கிறதோ, அந்த அளவு எங்களுக்கும் குறைந்துவிட வில்லை. நாங்கள் எப்படி அறிவிப்பை கொடுத்தோமோ, அந்த அறிவிப்பின்படி இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக, பாதியை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்ற அளவிலே செங்கற்பட்டு வரை போய்வரலாம் என்று அமுலுக்கு கொண்டுவந்து இருக்கிறோம். முழுக்க முழுக்க விட்டுவிடவில்லை. நாங்கள் அறிவித்திருந்தது, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக புறநகர்ப் பகுதி

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

முழுவதும் பயணம் செய்யலாம் என்பது. அதை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தாகவேண்டும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை நார்ம்ஸ் 7.5 சதவிகிதம் வைத்திருக்கிறீர்களே, அதன்படி இல்லை என்று சொன்னார்கள். எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துப் பார்த்தாலும், அந்த அளவிற்கு நிச்சயமாக இருக்குமென்று சொல்ல முடியும். — ஒருவேளை தவறு இருக்குமானால், அதை என்னுடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவருகிறபோது, நிச்சயமாக சரியான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது. அதேபோன்று, ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் தேவையான அளவிற்கு ஸ்டாப் இல்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். பின்னால் வருகின்ற அறிவிப்பு அதற்கு திருப்தி அளிக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். இதேபோன்று, அம்பிகாபதி அவர்கள் கூட சேகில் பிராப்தத்தைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தமிழக அரசு மத்திய அரசாங்கத்திற்கு கட்டுப்பாடு விதிக்க வேண்டுமென்று சொல்லி எழுதுவதற்கு தயாராக இருக்கிறது. எனவே அவர்கள் அதற்கு நிச்சயமாக ஒத்துழைப்பைத் தருவார்கள் என்று நம்பிக்கோண்டிருக்கிறோம்.

போக்குவரத்து கழகத்தைப் பிரிக்கக் கூடாது என்ற கருத்தை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரிப்பதன் மூலமாக நஷ்டம் ஏற்படும் என்று நாம் நினைப்போமேயானால் நிச்சயமாக அது தவறான கருத்தாகும். நிர்வாகச் செலவுகள் எப்படி கூடுகிறதோ, அந்த அளவிற்கு சரி சமமாக பொதுமக்களுக்கு கிடைக்கிற வசதி வாய்ப்புகள் அதிகமாக இருக்கும். ஒரு நிர்வாக இயக்குநர் இன்றைய தினம் கோவையிலே இருந்து கொண்டு ஈரோட்டை தவணிக்க முடியாத நிலைமை. ஒரு நிர்வாக இயக்குநர் தனியாக இருப்பாரேயானால் அங்கே இருக்கிற மக்களுக்கு வசதிகளை நேரடியாகச் செய்வதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும். அங்கு ஏதாவது தவறுகள் ஏற்படாமல் கண்காணிப்பதன் மூலமாகவும் அங்கே நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதன் மூலமாக போக்குவரத்து கழகத்திலே அதிகமான லாபம் ஏற்படும். அது நிச்சயமாக நிர்வாகச் செலவை ஈடுகட்டும் என்று எனக்கு நம்பிக்கை இருக்கிறது. எனவே அதிலே எந்தவிதமான கருத்து வேறுபாடும் இதற்கு பின்பும் அவர்களுக்கு இருக்காது என்று நான் நம்புகிறேன். அதேபோல தனியார் பேருந்துகளை எடுத்தவுடனே அதிலே இருக்கிற பேருந்துகளை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும், ஆட்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற பேருந்துகளை நாம் 'நேஷனலைஸ்' செய்கிறபோது அங்கே இருக்கிற அந்தப் பேருந்துகளை நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். அதேபோன்று அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களை

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

அங்கே ரிஜிஸ்டர்லே வைத்திருப்பதற்கேற்ப 'நார்ம்ஸ்க்கேற்ப' நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் சில வழித்தடங்கள் நீதிமன்றங்களிலே நமக்கு கிடைக்கின்றது. நீதிமன்றங்களில் நமக்கும், ஒரு தனியாருக்கு கூட கிடைக்கலாம். எனவே நீதிமன்றத்திலே கிடைக்கக்கூடிய அந்த வழித் தடத்திலே இருக்கிற பேருந்தை நம்மால் எடுக்க முடியாது. அதற்கு சட்டமும் இல்லை. அதிலே இருக்கிற தொழிலாளர்களை எடுப்பதற்கான வாய்ப்பும் இல்லை. ஒருவேளை வேறு ஒரு தனியாருக்கு அது கிடைக்குமானால் என்ன நிலைமை என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். எனவே அந்த அடிப்படையிலே நாம் எடுக்க முடியாது.

இன்னொன்று, எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்களுக்குத்தான் வேலைவாய்ப்பா? மற்றவர்களுக்கு லைசென்ஸ் இல்லையா? அவர்கள் என்கே போவது? என்றெல்லாம் கேள்விகளை கேட்டார்கள். இந்த அரசு அதை உணர்ந்து பிறகுதான் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படிப்பு அதற்கு கீழே இருப்பவர்களைக் கூட எடுக்கலாம் என்று உத்தரவை சமீபத்திலே வழங்கியிருக்கிறது. இன்னொன்றை சொன்னார்கள். ஒரு இஞ்சிற்கு கீழே இருந்தால் எடுக்கக் கூடாதா? அது என்ன நியாயம் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அந்த ஒரு இஞ்சும் இருக்கக் கூடிய, 160 சென்டிமீட்டர் என்று சொன்னால் 160 சென்டிமீட்டரும் இருக்கக் கூடிய—தகுதியை பெற்றவர்கள் இருக்கும்போது அந்த தகுதியில்லாதவர்களை எடுக்கவேண்டும் என்று சொல்கிறீர்களா? எனக்கு புரியவில்லை. ஒருவேளை 160 சென்டிமீட்டர் இருக்கக்கூடியவர்கள் கிடைக்கவில்லை என்று சொன்னால் நீங்கள் சொல்வது நியாயமாக இருக்கலாம். ஆனால் அப்படி கிடைத்துக் கொண்டிருக்கும்போது நீங்கள் 159 சென்டிமீட்டர் இருப்பதை பார்ப்பீர்களா? 160 சென்டிமீட்டர் இருப்பவர்களுக்கு நாம் என்ன பதிலைச் சொல்லப் போகிறோம் என்பதை நீங்கள் தயவுசெய்து உணர்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே சி.டி.சி.-ஐ பற்றி பாராட்டியதற்கு எனது மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு, நிச்சயமாக மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களிலும் அந்த நிலைமை உருவாக்கப்படும் என்பதை திட்டவாட்டமாக நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதேபோல 25 கிலோமீட்டர் இருந்ததை முப்பது கிலோமீட்டராக மாற்றியிருக்கிறோம். அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரவில்லை என்று சொன்னார்கள். அது இப்போது வெகு வேகமாக நடைமுறைக்கு கொண்டு வரப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

இங்கே மதிப்பிற்குரிய ஜனதா கட்சியின் தலைவர் இஸ்மாயில் அவர்கள் பேசுகிறபோது மத்திய அரசாங்கம் மசலை அதிகப்படுத்திக் கொடுத்தாலும் அதிலே அவர்களுக்கு எத்தாழ 120 கோடி ரூபாய் வருமானம் இருக்கிறது.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற அதிக செலவு 600 கோடி ரூபாய்தான் என்ற கணக்கைச் சொன்னார்கள். எனவே அதற்கெல்லாம் நன்றியைக் கூறி அதற்காக மத்திய அரசாங்கத்திற்கு இந்த மானியத் தொகையை வழங்க வேண்டுமென்று கடிதம் எழுதுவதிலே எங்களுக்கு எந்தவிதமான கருத்துவேறுபாடும் இல்லை. அதை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இங்கே மதிப்பிற்குரிய பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஏன் திடீரென்று நஷ்டம் ஏற்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நானும் கூட உன்னிப்பாக கவனிக்கவில்லை என்றால் அதிலே அழமாக பார்க்கவில்லை என்றால் அதையேதான் கேட்பேன் என்று நினைக்கிறேன். இந்த மசல் விலை சம்பந்திலே ஓராண்டு காலத்திற்குள்ளாக எவ்வளவு ஏறியிருக்கிறது என்பதை நாம் கணக்குப் போட்டு பார்த்தாக வேண்டும். விட்டருக்கு ஏறத்தாழ ஓராண்டிற்குள் ஒரு ரூபாய் 40 காசுக்கு மேலே உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே அந்த ஒரு விட்டருக்கு 1.40 காசு; அதைப் போல சேவினுடைய விலை இந்த இரண்டாண்டு காலத்திலே மட்டும் இரட்டிப்பாக உயர்ந்திருக்கிறது; டயருடைய விலை இரட்டிப்பாக உயர்ந்திருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலைமையிலே நமக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டமும் இரட்டிப்பாகத்தான் ஆகும். அதை தயவுசெய்து நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் திடீரென்று நஷ்டம் ஏற்படுகிறதைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். குறிப்பாக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அதுவும் அதற்கு முன் ஆண்டிலே 1979-80-ல் 64 இலட்சம் என்றும், அதற்கு அடுத்து 1980-81 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முடிய 5 கோடிக்கு மேலே நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களிலே அந்த அளவிற்கு நஷ்டம் கிடையாது. ஆகவே அதை ஒரு பெரிய ஆராய்ச்சிக்குரிய விஷயம் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பீற்பகல் 1-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய வழித்தடங்களுக்கும் இதனுடைய வழித் தடங்களுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அதேபோன்று இங்கே தொழிலாளர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டிலே மட்டும் வருமானம் வராத நிறையப் பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக்கொண்டு இருக்கிறோம். எனவே இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகள்தான் ஏற்படுகிறதே ஒழிய வேறு வகையிலே இல்லாத என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

அவர்கள்கூட தேசியமயமாக்குவதைப்பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். அதற்கு நான் ஏற்கெனவே பதில் சொல்லியிருக்கிறேன். இங்கே வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொறுத்தவரையிலே வேளியே 4 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு கிடைக்கிறது என்று சொன்னால் நாங்கள் வாங்கிக்கொள்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். எங்கே கிடைக்கிறது என்று தயவுசெய்து சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் கிடைக்குமானால் மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொறுத்தவரையின் நோக்கமே வேட்டுத் தீர்மானங்களிலேகூட திரு. பாலன் அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். நிறையப் பேர்கள் விரும்புகிறார்கள், எனவே இதன் மூலமாக விபத்துக்களைக் குறைக்க வேண்டுமென்ற நம்பிக்கையிலே தான் நாம் அதைச் செய்கிறோமே தவிர வேறில்லை. ஏன் அங்கே பேராய் வாங்கவேண்டுமென்று கேட்டார்கள். சென்னையிலே கூட கிடைத்தாலும் நாங்கள் வாங்குவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம். கொடுப்பதற்கு ஆஸிலை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்னும் டீ கடைக்குப் போகிறது என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அப்படிப் போகாமல் இருப்பதற்கு, அதையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடந்த ஆண்டு, ஒரு ஆண்டிலே நாங்கள் 1,800 புதிய பேருந்துகளை இயக்குவோம் என்று அறிவித்தோம். அதிலே ஏறத்தாழ 1,562 பேருந்துகளை நாங்கள் இயக்கியிருக்கிறோம். அதிலே கொஞ்சம் குறைந்து இருந்தாலும்கூட அதற்காக 38 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதிலே குறைந்ததற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்கிறபோது உங்களுக்கே தெரியும். அந்த விலை உயர்வின் காரணமாக நான் ஏற்கெனவே சட்டமன்றத்திலேயே சொல்லியிருக்கிறேன், நமக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த சேசிஸ் வாங்க முடியாத நிலைமைக்கு நாம் தள்ளப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதன் மூலமாக 400-க்கு மேற்பட்ட கிராமங்கள் பயனடைந்திருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 15 லட்சத்திலிருந்து இருபது லட்சம் பேர்கள் பயனடைந்திருக்கிறார்கள். அதேபோன்று 25 கிலோமீட்டராக இருந்த நகரப் பேருந்தை 30 ஆக மாற்றியமைத்ததன் காரணமாகப் பல கிராமங்கள் பயன் அடைந்திருக்கின்றன. இந்தப் புள்ளிவிவரத்தை நான் கொடுத்தால் எப்படி நாம் சேசிஸ் வாங்குவதினுடைய எண்ணிக்கை அதிகமாகி இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் உணர்வீர்கள் என்று நம்புகிறேன். 1975-76-ல் 342 புதிய பேருந்துகளை வாங்கியிருக்கிறார்கள். 1976-77-ல் 349; 1977-78-ல் 721; 1978-79-ல் 1,281; 1979-80-ல் 1,454; 1980-81-ல் 1,562; இந்த அடிப்படையிலே தான் பேருந்துகளை வாங்கி தமிழகத்திலே புதிதாக

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

இயக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இதிலே நான் பிரித்துச் சொல்வதற்கு தயாராக இல்லை, எந்தக் காலத்திலே அதிகமாக பேருந்துகளை வாங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் புரிந்துகொள்வீர்கள் என்று நம்புகிறேன். இன்றையதினம் விலை உயர்வின் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்படுகிற நட்டத்தைக்கூடப் பார்க்காமல் நிதி நிலைமை எங்கெங்கிருந்து கிடைக்கிறதோ அதையெல்லாம் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்து இந்த மன்றத்தின் வாயிலாக அறிவிக்கக்கூடிய அறிவிப்பு, இந்த ஆண்டிலே மட்டும் 1,400 பேருந்துகளைப் போடுவதற்காகவும், உலக வங்கியினுடைய உதவியோடு 100 பேருந்துகள்—ஆண்டுக்கு 100 வீதம்—5 ஆண்டுகளிலே 500 பேருந்துகளைத் தருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

எனவே இந்த ஆண்டு மோத்தம் 1,500 வரும், எனவே அந்தக் கணக்குப்படி எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் பேரவை உறுப்பினர்களும் உதவியைச் செய்வார்களானால் ஒத்துழைப்பைத் தருவார்களானால் நாம் ஏறத்தாழ 2,750 பேருந்துகளை ஒரு ஆண்டில் ஒட்டுவதற்கு வசதி வாய்ப்பு இருக்கும். எப்படி என்று சொன்னால் இன்றையதினம் அசோக் லேண்ட் 125 பேருந்துகளைக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அவர்களை 150 கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டோம், அவர்கள் ஒப்புதலைத் தருவதாகத் தெரிகிறது, அவர்கள் ஒப்புதலைத் தந்தால் ஒரு ஆண்டுக்கு 1,800 ஆயிற்று. அதேபோன்று டாடாவிலே 600 பேருந்துகளைக் கொடுப்பதற்கு உத்தரவாதம் தந்திருக்கிறார்கள். உலக வங்கியின் மூலமாக 100, ஆக 1,250 ஆயிற்று. மத்திய அரசை அணுகி சென்னை மாநகரத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பழைய பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கு முதல் தவணையாக 250 பேருந்துகளுக்கு நீங்கள் பணம் தாவேண்டுமென்று உயர்மட்டக் குழு அங்கே போக இருக்கிறது. அதையும் சேர்த்துக் கணக்குப் போட்டால் 2750 வரும். எனவே அடுத்த ஆண்டு வருகிறபோது எந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினரும் எங்கள் ஊருக்கு பேருந்து வேண்டும் என்று கேட்காத நிலைமையைச் செய்வோம் என்றும் ஆனால் கட்டணம் மட்டும் கொஞ்சம் உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்றும் அப்போதுதான் இதைச் செய்ய முடியும் என்றும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றையதினம் இருக்கின்ற நிதிநிலைமை, அரசாங்கத்திலிருந்தும் சரி அல்லது வங்கியிலும் சரி, கிடைக்கக்கூடிய நிதிநிலையை வைத்துக்கொண்டு 1,500-க்கு மேலே வாங்க முடியாது. ஏறத்தாழ 1,250 பேருந்துகளை நாம் வாங்காமல் விடவேண்டிய சூழ்நிலை. இந்தப் பேருந்துகள் எப்படி மக்களுக்குப் பயன்பட வேண்டுமோ அப்படி இந்த ஆண்டிலே பயன்படாத நிலைமை. ஏற்கெனவே அந்த வசதியைப் பெற்றவர்கள் 5, 10 காசு சேர்த்துக் கொடுப்பது பெரிய காரியமாக இருக்காது என்று நம்புகிறேன். இன்னும்கூட எனக்கு ஒரு எண்ணம், பக்கத்திலே உள்ள மரநிலத்திலே எங்கே குறைவாக இருக்கிறதோ அதைக் காட்டி அதை வசூல்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 2]

செய்யுங்கள் என்று நீங்கள் சொன்னால் போதும். நாங்கள்கூடக் கேட்கவில்லை. எனவே அதை நீங்கள் செய்தால் நிச்சயமாக இதைச் சாதிக்க முடியும் என்று நாங்கள் நம்புகிறோம்.

சில தினங்களுக்கு முன்பு ஒரு பேருந்தை எரித்திருக்கிறார்கள். எரித்தது என்ன காரணத்திற்காக என்பதைப்பற்றி நான் உள்ளே போகத் தயாராக இல்லை. அந்தப் பேருந்தின் விலை 4 இலட்சம் ரூபாய்; துவக்கி ஒரு மாத காலம்கூட ஆகவில்லை; அது எரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருந்தால் நாம் என்ன செய்ய முடியும்? இப்படித் தேவையில்லாமல், பேருந்துகளை எரிக்கக் கூடியவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்து, அந்தத் தொகையை அவர்களிடமே வசூல் செய்வதற்கு நடவடிக்கை யெடுக்கப்பட வேண்டுமென்று அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அதற்குக்கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய ஒத்துழைப்பு நிச்சயமாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்த 16 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கொள்கை சம்பந்தமாக விவாதிக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த விளக்கக் குறிப்பேடுகளை உங்களிடத்திலே கொடுத்திருக்கிறோம்; அது பதிலாக இருக்கும் என்று நிச்சயமாக நான் நம்புகிறேன்.

முப்பது சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய பகுதிகளிலே புதிய பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். புதிய பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு கமிட்டியை நாங்கள் அமைத்திருக்கிறோம். அந்தக் கமிட்டி விஞ்ஞான ரீதியாக ஆய்வு நடத்தி, உங்களுடைய கோரிக்கைகளை—இதையே கோரிக்கைகளாக எடுத்துக்கொண்டு ஆய்வு நடத்தி, தேவையான காரியத்தைச் செய்வதற்கு இருக்கிறது.

இன்னம்கூட பல வெட்டுத் தீர்மானங்களை இங்கே கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கெல்லாம் நான் அறிவிப்பின் மூலமாகப் பதிலைச் சொல்ல முடியும் என்று நம்புகிறேன். அப்படி ஒரு சிலருக்குப் பதில் கிடைக்க வில்லையென்றாலும்கூட, நிச்சயமாக உங்களுடைய எண்ணங்களை இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டு, அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க இருக்கிறது என்பதை இப்பொழுது நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நான் கடந்த கூட்டத்திலே, மானியக் கோரிக்கையின்பொழுது 32 அறிவிப்புகளை அறிவித்தேன். அந்த 32 அறிவிப்புக்களில் ஏறத்தாழ எல்லா அறிவிப்புகளும் நிறைவேற்றப்படக்கூடிய சூழ்நிலை—ஒருசில அறிவிப்புகளை மட்டும், உதாரணமாக டெப்போ கட்டுதல் போன்ற நிலைமைகள் மட்டும், இடம் கிடைக்காத காரணத்தால் காலதாமதமாகத் துவங்கி வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன; முடிக்கப்படவில்லை. எனவே, 32 அறிவிப்பு

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

களும் நடைமுறையிலே வந்து விட்டன. பல அறிவிப்புக்கள் முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் கிழிச்சியோடு இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே தொழிலாளிகள் சம்பந்தமாக அந்த அறிவிப்புக்களை நான் முதலிலே சொல்லிவிடுவது பொருத்தமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன்.

தொழிலாளிகளைப் பெற்றுத்தவுறையில் இந்த அரசு எவ்வளவு தீவிரமான முறையில் அவர்கள் மீது அக்கறை காட்டி வருகிறது என்பதை இதன் மூலமாக உங்களால் புரிந்துகொள்ள முடியுமென்று நான் நம்புகிறேன். சில நேரங்களிலே இந்த அரசு தொழிலாளர் விரோத அரசு என்று சொல்லக்கூடியவர்கள் கூட நிச்சயமாக இதைப் பார்த்தால் அப்படிச் சொல்லமாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

ஸ் உய

1980 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் 26 ஆம் தேதி நாங்கள் ஊதிய உயர்வு சம்பந்தமான அந்த ஒப்பந்தத்தைப் போட்டோம். இதுவரையில் எந்த ஊதிய ஒப்பந்தமும் அந்தக் காலம் முடிவதற்கு முன்பாகப் போடப்படவில்லை என்ற கருத்தைப் பல்வேறு தலைவர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அன்றைய தினம் போட்ட ஒப்பந்தத்திலே நான் இன்னொரு கருத்தையும் சொன்னேன். சாதாரணமாக இதுவரையில் கோரிக்கைகளைத் தொழிலாளிகள் வைக்கின்ற பொழுது அதிலேயிருக்கின்ற தலையாய பிரச்சனையை முடித்தவுடனேயே அடுத்த மூன்று ஆண்டுகளுக்கு அதைப்பற்றி நினைப்பதே கிடையாது; திரும்பிப் பார்ப்பதே கிடையாது. ஒப்பந்தம் போட்டாகிவிட்டது என்று சொல்லி விடுவார்கள். இதை மாற்ற வேண்டும், தொழிலாளிகளுக்கு இருக்கின்ற பல பிரச்சனைகள், பன்னெடுங்காலமாக, 1974-75 ஆம் ஆண்டிலிருந்து கேட்டுக்கொண்டிருக்கின்ற பிரச்சனைகள் எல்லாம் தேங்கிக் கிடக்கின்றன; எனவே மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை பேசியாக வேண்டுமென்ற உணர்வை நான் சொல்லி, அதன்படி டிசம்பர் 80, மார்ச் 81, 15-4-1981, 24-4-1981 ஆகிய தேதிகளில் கூட்டத்தைக் கூட்டி அதிலே பேசி பல முடிவுகளை நாங்கள் எடுத்திருக்கிறோம். அப்படி முடிவுகளை எடுத்த பின்புதான் நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சங்கம் ஊர்வலமாக வந்து என்னிடத்திலே கோரிக்கையைக் கொடுத்தார்கள். நான் 15 ஆம் தேதி பேசி இவைகளையெல்லாம் அறிவிப்பதாக இருக்கிறேன் என்பதை மனறமுகமாகச் சொல்லியிருந்தேன். 24 ஆம் தேதி—இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு இவர்கள் ஊர்வலமாக வந்து கொடுத்தார்கள். அதற்கு அவர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. வேண்டாமென்று நான் சொல்லவில்லை; தவறு என்று கூட நான் சொல்லத் தயாராக இல்லை. ஆனால் இந்த அரசு எந்த வகை

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

யிலேயும் அதைச் செய்யக்கூடாது என்ற நினைவிலே இல்லை; செய்ய வேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் எந்த நேரத்திலே அவர்கள் வந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்லுகிறேன்.

இன்னொன்று, தலையாய பிரச்சனையாக அதிலே அவர்கள் வைத்திருப்பது, இங்கேயிருக்கின்ற—போக்குவரத்துத் துறையிலே உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு மூன்றாவது ரெவின்யூ வேண்டும்; அதாவது மூன்றாவது படி சம்பள உயர்வு வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்திருந்தார்கள். இந்தக் கோரிக்கை இன்றையதினம் வந்த கோரிக்கை அல்ல. எப்பொழுது அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் துவங்கியதோ அன்றையதினம்—1975-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இதே கோரிக்கையை வைத்திருக்கிறது; அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலுடைய சங்கமும் இதை வைத்திருக்கிறது; சி.ஐ.டி.யூ. வாக இருந்தாலும் சரி, ஏ.ஐ.டி.யூ.சி-யாக இருந்தாலும் சரி ஐ.என்.டி.யூ.சி-யாக இருந்தாலும் சரி, எல்லோரும் இந்தப் பிரச்சினையை அப்பொழுதிருந்தே வலியுறுத்திக்கொண்டிருந்திருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் மட்டும்தான் ஊர்வலம் வந்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக இதைச் செய்து கொடுப்போம் என்ற உணர்வோடு வந்திருக்கிறார்கள்.

(பிற்பகல் 1-20)

அவர்களுக்கு நான் நன்றி சொன்னால்கூட பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். 1975-லே வைக்கப்பட்ட கோரிக்கைகள். ஊதிய உயர்வைப் பொருத்தவரையில் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை கணக்கிட்டு மே மாதம் முதல் தேதியில் மட்டும் கணக்கெடுக்கிறார்கள், அதை மாற்றியமைத்து மூன்று மாதத் திற்கு ஒருமுறை அந்தத் தேதியிலேயே கணக்கெடுக்க வேண்டும் என்று தொழிலாளர்கள் கேட்டார்கள். 1975-லே புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சி தமிழகத்திலே ஏற்பட்ட பிறகுதான் இதைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதேபோன்று வருடத்திற்கு ஒரு முறை தொழிலாளர்கள் குடும்பத்தோடு பயணம் செய்ய வாய்ப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். 75-லே புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சி ஏற்பட்டதற்குப் பிறகுதான் அதற்கும்கூட வழி வகை செய்யப்பட்டிருக்கின்றது.

அடுத்து நகர சட்டப்படி வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். 75-லே, தொழிற் சங்க வாதிகளைப் பொறுத்தவரையில் விவரம் தெரிந்ததினால்தான் அதைக் கேட்டுக்கொண்டிருந்ததாக எனக்குத் தகவல், அதையும்கூட இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகுதான் நகர சட்டப்படி என்று மட்டுமல்ல, கிராமங்களுக்கு ரூரல் அலவன்ஸ் என்றும்கூட கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. அதேபோன்று தினக்கூலி என்ற அடிப்படையிலே பணியாற்றியவர்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

களை ஜப்பான் ஸ்கீம் என்று சொல்லப்படுகின்ற ஸ்கீமிலே கணக்கெடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் அதாவது அவர்கள் ஓராண்டு பணியாற்றி இருந்தால் என்று சொன்னார்கள். புரட்சித் தலைவரின் அரசு வந்தபிறகுதான் அது கணக்கிலே எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது.

அடுத்து முன்றாவது சம்பள உயர்வு. ஆறு வருட காலத்திலே ஒன்று அதற்குப் பிறகு 8 ஆண்டுக் காலம். அதாவது மொத்தத்திலே 14 ஆண்டுகள் முடிந்ததற்குப் பிறகு ஒன்று, அதற்குப் பிறகு 20 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு ஒன்று வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டே இருந்திருக்கிறார்கள். 1975 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து, அந்த கோரிக்கை பற்றிக்கூட பின்னாலே வா இருக்கின்றது.

அடுத்து தைக்காத சீருடை. இதிலே எந்தவிதமான நஷ்டமும் அரசுக்கு இல்லை. இதையும் 75-லே இருந்து தொடர்ந்து கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதையும் புரட்சித் தலைவரின் அரசு ஏற்பட்டதற்குப் பிறகுதான் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம்.

அடுத்து தொழிலாளர்களைப் பற்றி எவ்வளவோ பேசுகிறோம். அவர்களின் குழந்தைகள் பள்ளி செல்வதற்கு இலவசமாக உதவிகள் வேண்டும் என்று 1975 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அந்த கோரிக்கை வைத்திருக்கின்றது. ஆனால் இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அரசு அதைச் செய்து கொடுத்திருக்கின்றது. இதை எல்லாம் நான் சொல்வதற்குக் காரணம் தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமான கொள்கையிலே இந்த அரசு நடந்து கொண்டிருக்கின்றது என்று சொல்கிறார்களே, அது குறித்து தெளிவு படுத்துவதற்காகத்தான் இந்த கருத்தை நான் சொல்லவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலைக்கு தள்ளப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் இந்த ஆண்டு ஊனமுற்றவர்கள் ஆண்டாக இருப்பதன் காரணத்தால் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றியவர்கள் 3 சக்கர வண்டியினைப் பெறத் தகுதி உடையவராக இருந்தால் அவர்களுக்கு 50 சதவீதம் மானியமாகவும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டியிலேயும் சுலபத் தவணையிலேயும் பணம் கொடுத்து அதை வாங்கித் தரப்படும். அடுத்து பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திலே எப்படி இன்றையதினம் ஊனமுற்ற மாணவர்களுக்கு சலுகைகள் தரப்பட்டிருக்கின்றதோ அந்தச் சலுகை திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர எல்லா இடங்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

அடுத்து நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை பேச்சுவார்த்தை என்ற அந்தத் திட்டம் தொடர்ந்து இந்த ஆட்சிக் காலத்திலே நடைபெறும் என்பதைத் தொழிலாளர்களுக்கும் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுக்கும் மகிழ்ச்சியோடு இந்த மன்றத்தின் உறுப்பினர்கள் வாயிலாக சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகத்திலே எந்தெந்தப் பணிமனைகளில் வரனோலி இல்லையோ அங்கே எல்லாம் வரனோலிப்பெட்டி வைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதுபோன்று தொலைக்காட்சி எங்கெங்கே வைத்தால் பயன்படுமோ அங்கே எல்லாம் வைப்பதற்கு அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை. தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்திலே பங்கு என்பதை எந்தத் தொழிலாளியும் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. இது நடைமுறையிலே நான் பார்த்த பிரச்சினை. இதிலே அரசியலுக்கு எந்தவிதமான இடமும் இல்லை. ஒரு சங்கம் மட்டும் இதிலே கொஞ்சம் கருத்து வேறுபாடாக இருக்கின்றது. ஆனால் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் முழுக்க முழுக்க அந்தப் பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுத்தாக வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே இந்த அரசு அந்தப் பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கும். ஏறக்குறைய 1 கோடியே 40 இலட்சம் ரூபாய் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டி இருக்கின்றது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை. அதாவது கண்பார்வை மங்கி மற்றும் ஏதாவது உடல் கோளாறு காரணமாக இனிமேல் ஓட்ட முடியாது என்ற நிலை வருமேயானால் 45, 46 வயதுக்குட்பட்டவர்களை முன்பு வேலை நீக்கம் செய்தார்கள். ஆனால் இனிமேல் இந்த அரசு அவர்களுடைய தகுதிக்கேற்ப அவர்களுடைய உடல் வலிமைக்கேற்ப, அவர்கள் குறித்த கணக்கை அன்றைக்கே தீர்த்துவிட்டு அதற்குப் பிறகு புதிதாக அந்த போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேறு வேலையை அதாவது தகுந்த வேலையை கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியம், இந்தத் திட்டம் அமுலாக்கிய காலத்திலிருந்து, 1975-லிருந்து கேட்டுக்கொண்டு வந்த பிரச்சனை—ஆறு வருட காலத்திலே ஒரு ஊதிய உயர்வு; அதற்குப் பின்பு எட்டு ஆண்டுகள்; மொத்தம் 14 ஆண்டுகாலத்திலே ஒரு ஊதிய உயர்வு.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

அதற்குப் பின்பும் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். இந்த அரசு அதைச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). எவ்வளவு ஆண்டுக்காலம் என்று கேட்டார்கள்? கணக்குப்படி, நியாயப்படி பார்ப்போமேயானால் ஆறு ஆண்டுக்காலம், அதற்குப் பின்பு எட்டு ஆண்டுக்காலம். இப்பொழுது அதற்குப் பின்பு பத்து ஆண்டுக்காலம் என்று நடைமுறையிலே நாங்கள் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். வாதங்கள் வேண்டுமானால், அதற்குப் பின்பு நாம் பேசிக்கொள்வோம்.

அதேபோன்று, கான்டெனெர்பற்றி இங்கே பெரிய பிரச்சனையாகச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு அம்பிகாபதி கோவைக்கு வந்து சாப்பிட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அவருடைய ஊரிலேயே, வெகு விரைவிலேயே, சாப்பிடக் கூடிய அளவு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். ஆனால், அவர் தொழிலாளியாக இல்லையே என்பதுதான் வருத்தம். சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆகவிட்டார். 25 பேருந்துகளுக்குக் குறையாமல் இருக்கிற ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் கேன்டின் கட்டாயம் இருக்க வேண்டுமென்ற நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுத்திருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல, 25 பேருந்துகளுக்குக் குறையாத அந்தப் பணிமனையிலே கூட்டுறவு அங்காடி மூலம், தேவையான அத்தியாவசியமான பொருள்களைக் கூட விறக வேண்டுமென்று இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

இன்னொன்று சீருடை. இப்பொழுது தையல் கூலியாக, ரூ. 27 கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். மூன்று சீருடைக்கு ரூ. 9 விலை ரூ. 27 கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதை உயர்த்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்கூடக் கேட்டார்கள். தொழிற் சங்கத் தலைவர்கள், தொழிலாளிகள் கூட என்னை நேரிலே பார்த்துக் கேட்டார்கள். அதற்கேற்ப அது ரூ. 30 ஆக உயர்த்தப்படுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதைவிட இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சனை, பயிற்சியாளர்கள் என்று நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். அந்தப் பயிற்சியாளர்களைப் பொறுத்த வரை, மத்திய அரசு நமக்கு உதவி செய்கிறது. ஒரு பயிற்சியாளரை எடுத்துக் கொண்டால், ரூ. 150 சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும். ஓராண்டிற்கு அவர் பயிற்சி பெற வேண்டுமென்று சொன்னால், பாதித் தொகையை மாநில அரசுக்கு மத்திய அரசாங்கம் கொடுக்கிறது. மீதிக் தொகையை நாம் கோடுத்தாக வேண்டும். அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற எண்ணம் அவர்களுடைய மத்தியிலே இருந்தது. ரூ. 150-ஐ வைத்துக் கொண்டு நிச்சயமாக வாழ்க்கையை நடத்துவது பெரிய போராட்டமாகத்தான் அருக்கும். அதை உயர்த்த வேண்டுமென்று சொன்னால், மத்திய அரசாங்கம் நாங்கள் உயர்த்த முடியாது நாங்கள் கொடுப்பதைத்தான் கொடுத்துக்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

கொண்டிருப்போம்' என்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். இருந்தாலுங்கூட இந்த அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்டு, பி.இ. பட்டம் பெற்ற பயிற்சியாளர்களுக்கு ரூ. 250 கொடுத்துக் கொண்டிருப்பதை ரூ. 500 ஆக உயர்த்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோன்று, டி.எம்.இ.—டிப்ளமோ படித்தவருக்கு ரூ. 150 கொடுக்கப் படுகிறது. அதை ரூ. 225 ஆக உயர்த்திக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல், ஐ.டி.ஐ. படித்தவர்கள் இப்படி பயிற்சி பெறும்போது, முதலாண்டு பயிற்சிக் காலத்தில் ரூபாய் 140 பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அவர்களுக்கு ரூபாய் 175 ஆக இனி உயர்த்தப்படுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இரண்டாம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் ரூபாய் 150 பெறுகிறார்கள். அவர்களுக்கு ரூபாய் 185 கொடுக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதேபோன்று, படித்து பட்டம் பெற்றவர்கள், ஓராண்டுக்காலம் பயிற்சிக்காக ரூபாய் 150-ஐப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அரசு அதை ரூபாய் 200 ஆக உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கு முன்வந்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோன்று பட்டம் பெறாத பயிற்சியாளர்கள் ரூபாய் 140 பெறுகிறார்கள் என்று நம்புகிறேன். அவர்களுக்கு ரூபாய் 175 கொடுப்பதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அடுத்து, தொழிலாளர்களுடைய திருமணக் கடன். நடைமுறையிலே பார்க்கும்போது, ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் பெரிய பணக்காரனைப் போல ஆறு மாதத்திற்கு முன்பே அதற்கான ஏற்பாட்டைச் செய்ய முடியாது. திடீரென்று ஒரு மாத காலத்திலே ஏற்பாடு செய்யக் கூடிய சூழ்நிலையிலேதான் தொழிலாளியினுடைய திருமணம் அமைந்து விடுகிறது. எனவே, அந்த அடிப்படையை இந்த அரசு கவனத்திலே கொண்டு, அந்தத் திருமணத்திற்காக, கடன் வேண்டுமென்று கோரப்படுகிற விண்ணப்பம் ஆறு மாத காலத்திற்கு முன்பே கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று சட்டத்தைத் திருத்தி, ஒரு மாத காலத்திற்கு முன்பு கொடுத்தால் போதும் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறோம்: (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

இங்கே ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியைப் பற்றியெல்லாம் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியைப் பொறுத்தவரையில் மாவட்டத்திற்கு ஒரு பயிற்சிப் பள்ளி வீதம், அரசின் சார்பாகவே நடத்துவதற்கு நாங்கள் ஏற்பாட்டைத் துவங்கியிருக்கிறோம். அடுத்த ஆண்டு, என்னங்கள் மாவட்டத்திலே வரவில்லையென்று தயவுசெய்து கேட்கவேண்டாம்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

அது ஒரு பெரிய பிரச்னை. எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அதை அமைப்பதற்கு என்று எண்ணியிருக்கிறோம். கொள்கை ரீதியில் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

இன்னொன்றைக்கூட இங்கே திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரிக்கக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். எந்த, எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் பரந்து, விரிந்து கிடக்கிறதோ அதையெல்லாம் பிரிப்பதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. பி.ஆர்.சி., சி.ஆர்.சி., சி.டி.சி., மே.டி.சி. ஆகிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பிரிக்கப்படும்.

அது மட்டுமல்ல, தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கொஞ்சம் சரியாக இல்லையென்று சொல்லி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் . . .

(பிற்பகல் 1-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவையின் முன் அனுமதியுடன் பேரவையின் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே இரண்டு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைப் பரிமாறிக்கொண்டார்கள். இதிலே சில பிரச்சினைகள் இருப்பதற்குக் காரணம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமும், இங்கே இருக்கிற பல்லவன் (புறநகர்) போக்குவரத்துக் கழகமும் ஒரே பகுதியில் போட்டிபோட்டுக் கொண்டு ஓட்டுவதன் காரணமாக இந்த சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் ஒன்றாகக் கலந்து கிடக்கின்றன. எனவே அதை சரிசெய்து இரண்டையும் சேர்த்து, இரண்டாகப் பிரிப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோன்று வீட்டுப் பிரச்சினையைப்பற்றி சொல்லி இருக்கிறார்கள். இது பெரிய பிரச்சினை. இதைப் பொறுத்தவரையில் 'விடு உனக்கே சொந்தம்' என்ற திட்டத்தின்கீழ் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஏற்படுத்தி, ஏறத்தாழ இந்த ஆண்டு முடிவதற்குள்ளாக 100 விடுகளை ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். மாண்புமிகு செல்வராஜ் அவர்கள் பேசும்போது அமைச்சர் அறிவித்தது மணல் வீடாக போய்விட்டது என்றார். எங்களுக்கு இருக்கின்ற வேதனைகூட அதுதான். நாங்கள் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. அதைச் செய்ய சரியான நடைமுறை தேவையான சூழ்நிலை இல்லை. கே.டி.சி.யைப் பொறுத்தவரையில் தொழிலாளர்கள் மறுத்திருக்கிறார்கள் என்று தகவல் வருகிறது. இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தை முன் நின்று நடத்துவதற்கு சரியான

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 2]

ஆட்கள் தொழிலாளர்களிடம் கிடைக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கின்றது. இதை மாற்றி அமைத்து இதற்காக தனியாக ஒரு அலுவலரை, நாங்கள் ஒன்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் சேர்த்து நியமித்து, அவர் இந்த முன்னேற்றத்தை செய்ய வேண்டும் என்று இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

இப்போது இங்கே தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை நீங்கலாக தய்முகத்திலே இருக்கிற மற்றப் பிரச்சினைகள் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை என்னென்ன முன்னேற்றங்களைச் செய்யலாம் என்பதற்கு நான் இன்னும் சில அறிவிப்புகளை வைத்திருக்கிறேன். விரைவிலே முடித்து விடுகிறேன்.

இரண்டு சக்கர வண்டிகள், கார்கள் போன்றவைகள் மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை வரி செலுத்தும் நிலை இருக்கிறது. இந்தத் துறையிலே இருக்கிற பணியாளர்களுக்கு வேலைப் பளுவைக் குறைக்கவேண்டும் என்ற அடிப்படையில் ஆறு மாத காலத்திற்கு ஒரு முறையும், வேண்டுமென்றால், தேவை என்று விரும்புகிறவர்கள் ஓராண்டுக்கு ஒரு முறையும் வரி செலுத்தினால் போதும் என்ற அந்தத் திட்டத்தை அமல் ஆக்க இருக்கிறோம்.

அதேபோன்று இந்த சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் புதிய வாகனங்கள் ஓராண்டுக்குத் தகுதிச் சான்றிதழ் பெறத் தேவையில்லை. மலைச் சாலைகளில் சென்றாலும் சரி அல்லது சாதாரணச் சாலையில் சென்றாலும் சரி, புதிதாக வாங்கி ஓராண்டுக்கு தகுதிச் சான்றிதழ் தேவையில்லை. அதற்குப் பின்பு, தற்போது நடைமுறையில் இருப்பதைப்போல, ஆறு மாத காலத்திற்கு ஒரு முறை தகுதிச் சான்றிதழ் வாங்கவேண்டும்.

அதேபோல, விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய டிராக்டர், ட்ரெயிலர் இவைகளுக்கும்—அவைகள் வேளாண்மைக்காக இருந்தாலும் சரி, அல்லது வேளாண்மைக்கு வாடகைக்குப் பயன்படுத்தினாலும் சரி—வாங்கிய முதல் இரண்டு ஆண்டுக்கு தகுதிச் சான்றிதழ் பெறத் தேவையில்லை. அதற்குப் பின்பு இப்போது இருப்பதைப்போல, ஓராண்டுக்கு ஒரு முறை தகுதிச் சான்றிதழ் பெற்றாக வேண்டும்.

அதேபோன்று, ஓட்டுநர் பயிற்சிக் காலமாக, அதன் உரிமத்தை மூன்று மாத காலத்திற்கு என்று அனுமதித்து வந்து இருக்கிறோம். அதுவும்கூட அதிக சிரமத்தை அவர்களுக்கும் ஏற்படுத்துகிறது, பணியாளர்களுக்கும் ஏற்படுத்துகிறது. எனவே அதை ஆறு மாத காலத்திற்கு நீட்டிக்க இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கிறது.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

வரி ஏய்ப்பை அதிக அளவிலே கண்டுபிடிக்கக்கூடிய மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களானாலும் சரி, வட்டார அலுவலராக இருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்குச் சான்றிதழ் வழங்குவதற்காக இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கிறது. அது அவர்களுக்குப் பயன் உள்ளதாக இருக்கும்.

பிற மாநிலங்களில் இருந்து வருகிற, ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் சரி, நடத்துநர்களாக இருந்தாலும் சரி, உரிமம் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்று சொன்னால், நாம் அந்த மாநில அரசுக்கு அத்தகையவர்களின் முன்வரலாறு கேட்டு எழுத வேண்டும். அவர்கள் ஒரு மாதத்திற்குள் பதில் எழுதவில்லை யென்றால், நாம் தானாக செய்து கொடுக்க வேண்டும். மறுக்க முடியாது. இதுவரையில் எதற்கும் பதில் வந்ததாகச் சரித்திரமே இல்லை. எனவே, அது வேண்டாம் என்ற எண்ணத்தை இந்த அரசு கொண்டிருக்கிறது.

பிற மாநிலங்களில் இருந்து வாக்கூடிய வாகனங்களைப் பதிவு செய்வதற்கு அந்தந்த மாநில அரசுகளின் அனுமதி தேவை என்கிற நிலைமை இருந்து வருகிறது. அப்போது அந்த அனுமதியைப் பிற மாநிலங்களில் இருந்து பெறாமலேயே பதிவு செய்ய அரசு கருதியுள்ளது.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தேவையான படிவங்கள் (பார்ம்ஸ்) சப்ளை செய்ய கட்டணம் வசூல் செய்கிறோம். அதை வசூல் செய்யாமல், இலவசமாகக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது.

அதேபோன்று அரசாங்கம் விற்கக்கூடிய பேருந்துகளுக்குக் கூட, வாகனங்களுக்குக்கூட காவல் துறையின் 'நோ அப்ஜகஷன் சர்ட்டிபிகேட்' வாங்க வேண்டும் என்ற நிலைமை இதுவரையில் இருந்து வந்திருக்கிறது. அரசாங்கம் விற்கிற பேருந்தாகையால், அதற்கு இந்தச் சான்றிதழ் வாங்கத் தேவையில்லை. அதைப் பதிவு செய்வதற்குக்கூட அந்த வாகனத்தைக்கொண்டு வரத் தேவையில்லை என்று சொல்லி இந்த அரசு முடிவு செய்து இருக்கிறது.

அதேபோன்று, போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகத்தைப் பொறுத்தவரையில், இந்த வேலை துரிதமாக நடக்க வேண்டும் என்று நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறோம். ஒருவர் தன்னுடைய வேலையை அந்த அலுவலகத்தில் கொடுத்தால், அந்த வேலை ஒரு குறிப்பிட்ட நாளுக்குள் முடிக்கப்பெற்று, கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்று உத்தரவாதம் அளிக்க வேண்டும் என்ற முறையில், எந்தப் பணிக்கு எத்தனை நாள் என்று வரையறுத்து, அதனை 'அறிவிப்புப் பலகைகள்' மூலம் பொதுமக்களுக்குத் தெரிவிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. குறிப்பாக, இன்றைக்கு—27-ம் நாள்—என்னுடைய ஓட்டுநர் உரிமத்தை நான் புதுப்பிக்க வேண்டும் என்று அந்த அலுவலகத்தில் கொடுத்தால், ஏழு நாட்களில் அது திரும்பக் கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக இந்த முறை கொண்டு வரப்பட இருக்கிறது. கட்டாயமாகப் பணியாளர்கள் இதனைப் பின்பற்ற வேண்டும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டு இருக்கின்ற பொதுமக்கள், விவாபாரிகள்—அதாவது இந்தத் துறையில் பணியாற்றுகின்றவர்கள், இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டு இருக்கின்றவர்கள் தங்களுடைய குறைகளை இந்தப் போக்குவரத்து அலுவலர்களிடத்தில் தெரிவிக்க சரியான வாய்ப்போ, வசதியோ நேரமோ தற்போது இல்லாத காரணத்தால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் செய்வதுபோல், ஒவ்வொரு 'திங்கட்கிழமையும்' ஒரு குறிப்பிட்ட நேரம் ஒதுக்கி, 'கோரிக்கை தீர்க்கும் நாளாகக்' கடைபிடிக்கப்படும். பொதுமக்களின் கோரிக்கைகளைக் கேட்டு தக்க நிவர்த்தி அளிக்க வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் திங்கட்கிழமை முற்பகல் நேரத்தில் தங்களுடைய தலைமையகத்தில் இருப்பார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தற்போது 14 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் கட்டிடம் இல்லாமல் இருக்கிறது. அதற்குக் கட்டிடம் ஏற்படுத்த இந்த அரசு படிப்படியாக நடவடிக்கை எடுக்கும். பெரிய மாவட்டங்களில் கூடுதலாக ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. முதற்கட்டமாக, மதுரை மாவட்டத்தில் திண்டுக்கல்லில் இதுபோன்ற அலுவலகம் அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது.

கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகள் போக்குவராத வழித்தடங்கள் பல இருக்கின்றன. அங்கே இருப்பவர்களுக்கும் அந்த வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பதில் யாரும் தேவையில்லை என்று சொல்ல மாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அங்கேயிருப்பவர்களும் மக்கள்தான். அவர்களுக்கும் வசதி செய்வதற்காக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், நான் ஏற்கனவே சொல்லியதைபோல வசதி படைத்தவர்களிடமிருந்து கட்டண உயர்வு மூலம் பணம் வசூல் செய்தால்தான் முடியும். இன்றையதினம் 'டில்லர்' என்று சொல்லக்கூடிய ஒரு சிறிய வாகனத்தைபற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த வாகனம் எவ்வளவு மோசமான பாதையாக இருந்தாலும், அங்கேயிருந்து மக்களை எடுத்துவருவதற்காக இயக்க முடியும் என்று ஒரு கருத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப் பரிசீலனை செய்து, அதற்காக நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுக்கும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பேருநகர்) பொறுத்தவரையில், பெரம்பலூரில் ரூபாய் 32 லட்சம் செலவில் ஒரு புதிய பேருந்து பணிமனை கட்டி முடிக்கப்பட்டு துவங்கப்படும், திருவொற்றியூரில் இவ்வாண்டு 100 பேருந்துகள்

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. ச. முத்துசாமி]

கங்கும் வகையிே ஒரு புதிய பேருந்துப் பணிமனை ரூபாய் 23 இலட்சம் செலவில் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். உபயோகப்படுத்திய கழிவு இயந்திர எண்ணையைச் சுத்திகரிக்கும் வகையில் ஒரு எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலையை ரூபாய் 20 இலட்சம் செலவில் சென்னையில் ஏற்படுத்தப்படும். இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே இப்படிப்பட்ட தொழிற்சாலையை சோன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேதான் முதன் முறையாக நம்முடைய அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று சொல்லக்கூடிய அமைப்பிலே அமைந்து இருக்கிறது. இது இரண்டாவது. இதைத் தொடர்ந்து, பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் வர இருக்கிறது. அது பின்னாலே அறிவிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, ஓட்டுநர்களுக்கும், இயந்திரக் கம்பியர்களுக்கும் பயிற்சி அளிப்பதற்காக குரோம்பேட்டையில் ஒரு கட்டிடம் கட்ட இருக்கிறோம்.

உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு அதிக அளவில் வேலைவாய்ப்பு அளித்ததற்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பேருநகர்) முதற் பரிசைப் பெற்றுள்ளது. இது தொடர்ந்து இந்த ஆண்டு மட்டும் அல்ல—இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசும்போது குறிப்பிட்டார்கள்—இந்த அரசு இருக்கும் வரையில் இதை நிச்சயமாகத் தொடர்ந்து செய்துகொண்டு இருப்போம் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

சென்னை மாநகரத்தில் இன்னும் போக்குவரத்து முறையைச் சீரமைக்க வேண்டும் கட்டுப்படுத்தவேண்டும் என்கிற அடிப்படையில் கூடுதலாக 20 கம்பியில்லாத் தந்திக் கருவிகள் புதிதாகப் பொருத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும்.

பழைய பேருந்துகளை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக மத்திய அரசாங்கத்தை அணுகி, 250 புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு பணம் கேட்பதற்காக உயர்மட்டக் குழு ஒன்று அனுப்பப்படவிருக்கிறது. பெண்களுக்கும், குழந்தைகளுக்கும் தனிப்பேருந்து தற்போது 246 தான் இயங்கி வருகின்றன. அவை 300 என்று உயர்த்தப்படும்.

பயணச் சீட்டு அச்சடிப்பதற்காக ரூபாய் 40 லட்சம் செலவில் ஒரு இயந்திரம் வாங்கப்படும்.

சென்டிால் ஸ்டேஷனில் இப்போது பஸ் நிலையம் நமக்கு இல்லை: எனவே, இது சம்பந்தமாக அதிகாரிகளோடு பேசி, அங்கே ஒரு பஸ் நிலையம் அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (புறநகர்) பொறுத்தவரையில், புதுப் பட்டினத்தில் இரண்டு ஏக்கர் நிலத்தில் ரூபாய் 4 இலட்சம் செலவில் அனைத்து வசதிகளுடன் ஒரு புதிய பேருந்துப் பணிமனை அமைக்கப்படும். மதுராந்தகத்தில் இரண்டு ஏக்கர் பரப்பளவில், ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவில் பணிமனை அமைக்கப்படும்.

திருத்தணி, காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், பொன்னேரி ஆகிய இடங்களில் உள்ள தற்போதைய பணிமனைகள் ரூபாய் 16 இலட்சம் செலவில் மேம்படுத்தப்படும்.

ஓரிகையில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டும் கூடம் ரூபாய் 4 இலட்சம் செலவில் விரிவுபடுத்தப்படும்.

ஆண்டு ஒன்றுக்கு 10,000 டயர்களைப் புதுப்பிக்கும் தொழிற்சாலை ஒன்று ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் விரைவாகத் துவங்கப்படவிருக்கிறது.

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை-உசிலம்பட்டி, மதுரை-புதுர், திருமங்கலம், மேலூர், சாத்தனூர், அருப்புக்கோட்டை ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 80 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் அமைக்கப்படும்.

காரைக்குடியிலும், புதுக்கோட்டையிலும் தற்போதுள்ள பணிமனைகள் ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் விரிவுபடுத்தப்படும்.

(பிற்பகல் 1-40)

குமிழி, போடிநாயக்கனூர் தற்போதுள்ள பணிமனைகள் சீரிய பராமரிப்புக்காக அதிக வசதிகளுடன் ரூபாய் 3 இலட்சம் செலவில் மேம்படுத்தப்படும்.

மாதம் ஒன்றுக்கு 12 பேருந்து கூண்டு கட்டும் பெரிய கூடம் ஒன்று மானா மதுரையில் 10 ஏக்கர் பரப்பளவில் 20 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் அமைக்கப்படும்.

மேலும் மாதம் ஒன்றுக்கு நான்கு பேருந்து கூண்டு கட்டும் சிறிய கூடங்கள் திண்டுக்கல்லிலும் திருச்சிராப்பள்ளியிலும் நிறுவப்படும்.

கடலோரப் பகுதிகளில் ஓடுவதற்கேற்ப அருப்பிடிக்காதவாறு முழுவதும் அலுமினியத்தால் ஆன பேருந்துக் கூண்டு கட்டும் கூடம் 2 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இராமநாதபுரத்தில் அமைக்கப்படும்.

தேவகோட்டையில் 27 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு புதிய டயர் புதுப் பிக்கும் கூடமும், திருத்திரங்களை மறு சீரமைப்புச் செய்யும் மத்திய தொழிற்சாலை ஒன்றும் இந்த ஆண்டு அமைக்கப்பட இருக்கிறது.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

திருமங்கலத்தில் மாதம் ஒன்றுக்கு 200 டன் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட கழிவு இயந்திர எண்ணெயை சுத்திகரிப்பதற்காக 6 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு சுத்திகரிப்பு கூடத்தை ஆரம்பிக்க இருக்கிறோம்.

மதுரையில் பேருந்துகள் பத்திரமாகவும், திறமையாகவும் சிக்கனமாகவும் இயங்கவும் அதன் நடமாட்டத்தைக் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவரவும் 10 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு கம்பியில்லாத் தந்தி அமைப்பு நிறுவப்பட இருக்கிறது.

மதுரை நகரில் விரைவில் இரவு நேரப் பேருந்துகள் விட இருக்கிறோம்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் : இவ்வாண்டில் காங்கேயம், பேருந்துறை கவர்த்தப்பாடி, தாளவாடி, சென்னிமலை மற்றும் நம்பியூர் ஆகிய இடங்களில் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் 35 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்படும்.

ஊட்டியிலும் திருப்பூரிலும் கூடுதலான பேருந்துப் பணிமனைகள் கட்டுவதற்கு ரூபாய் 15 இலட்சம் செலவில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தாராபுரத்தில் ஒரு புதிய பேருந்து கூண்டு கட்டும் தொழிற்சாலை ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும். இவ்வாண்டு பேருந்து கூண்டு முழுவதும் அலுமினியத்தால் கட்டப்படும் வேலையும் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

பவானியில் ஒரு டயர் புதுப்பிக்கும் தொழிற்கூடம் ஒரு இலட்சம் ரூபாய் செலவில் அமைக்கப்படும்.

ஈரோட்டில் புதிதாகத் துவக்கப்படும் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நலன் கருதி ஒரு மத்திய தொழிற்கூடம் ரூபாய் 25 இலட்சம் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

சுற்றுலா மேம்பாட்டைக் கருதி கொடநாடு நோக்கு, திருமூர்த்தி அணை ஆகிய சுற்றுலா இடங்களுக்கு எல்லா வசதிகளையும் ஏற்படுத்த ரூபாய் ஆறு இலட்சம் செலவிடப்படும்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு மின் வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியை அதனுடைய சொந்த வடிவமைப்பில் அமைந்துள்ள முழு சோதனைக்குப் பிறகு, பேருந்துகளில் பொருத்துவதற்கு உற்பத்தியை சீராக பெருக்குவதில் ஈடுபடும்.

மத்திய அரசு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அந்தமான் போக்குவரத்து முறையை மேம்படுத்தும் பொருட்டு ஆலோசகர்களாகவும், அந்தமான் போக்குவரத்தின் பேருந்துக் கூண்டு செய்தல், அந்தமானில் பேருந்து நிலை

[திரு. ச. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

யங்கள் அமைத்தல், மேலும் அப்போக்குவரத்திலுள்ள அலுவலர்களுக்குப் பயிற்சி போதனை அளித்தல் ஆகியவைகளுக்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இவ்வாண்டில் 100 நிழற்குடைகளும், 100 சாலைக் குறியீட்டுப் பலகைகளும் ரூபாய் 4.2 இலட்சம் செலவில் நிறுத்தப்பட இருக்கிறது.

பொள்ளாச்சியில் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் பேருந்துகளுக்கு சிறு இரும்பு உதிரி உறுப்புகள் செய்யும் தொழிற்கூடம் அமைக்கப்படும்.

சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் : இரண்டு ஏக்கர் பரப்பளவில் மன்னார்குடியில் ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் ஒரு புதிய பணிமனை ஆரம்பிக்கப்படும்.

இரண்டு ஏக்கர் பரப்பளவில் ஜெயங்கொண்டானில் மற்றொரு பணிமனை ரூபாய் 3 இலட்சம் செலவில் கட்ட வேலை ஆரம்பிக்கப்படும்.

இரண்டு ஏக்கர் நிலத்தில் துறையூரில் ஒரு புதிய பேருந்து பணிமனை ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

கரூரில் ரூபாய் 8 இலட்சம் செலவில் மாதம் ஒன்றுக்கு ஏழு பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டுவதற்காக ஒரு பேருந்து கூண்டு கட்டும் பகுதி ஆரம்பிக்கப்படும்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் : மேட்டூர், இராசிபுரம், இடப்பாடி, சங்கரி, திருச்செங்கோடு ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 38 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் கட்ட ஆரம்பிக்கப்படும்.

நாமக்கல்லில் ரூபாய் 9 இலட்சம் செலவில் ஒரு பேருந்துக் கூண்டு கட்டும் பகுதி அமைக்கப்படும்.

சேலத்திலும் ஒசூர் தொழிற்பேட்டையிலும் தொழிலாளர் நலன் கருதி இரவிலும் பேருந்துகள் விடப்படும்.

கட்டப்பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் : வள்ளியூரில் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவிலும், கன்னியாகுமரியில் ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவிலும் புதிய பேருந்துப் பணிமனைகள் ஆரம்பிக்கப்படும்.

மாதம் ஒன்றுக்கு ஆறு பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டுவதற்கு கூண்டு கட்டும் பகுதி ஒன்று திருநெல்வேலியில் நிறுவ ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும்.

திருநெல்வேலியில் ரூபாய் 2½ இலட்சம் செலவில் சிற்றுண்டி விடுதிக்காக கட்டடம் கட்டும் வேலை ஆரம்பிக்கப்படும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் : வடாற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள திருப்பத்தூரிலும், கள்ளக்குறிச்சி, சிதம்பரம், பண்ணுருட்டி ஆகிய இடங்களிலும் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் ரூபாய் 20 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும்.

விழுப்புரத்தில் மத்திய தொழிற்கூடம் ஒன்று ரூபாய் 15 இலட்சம் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

பண்ணுருட்டியில் பேருந்து கூண்டு கட்டும் பகுதி ஒன்று ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும்.

திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் : தூத்துக்குடி, கம்பம், திருநெல்வேலி, ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 36 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்துப் பணிமனைகளை அமைக்க இருக்கிறோம்.

அடுத்து தொழிலாளர் நலன் கருதி சென்னையில் சிற்றுண்டி விடுதிக்காக பல மாடிக் கட்டிடம் ஒன்றும் ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும். இந்த ஆண்டில் தூத்துக்குடி, நாகப்பட்டினம், சேலம், பாண்டிச்சேரி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு புதிதாக பேருந்துகள் இயக்கப்படும்.

அடுத்து சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கும், மதுரையில் இருந்து பெங்களூருக்கும், சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கும் கூடுதலாக பேருந்துகள் இயக்கப்படும். கோவை, சேலம், மதுரை, திருச்சி, தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் சிற்றுண்டிச் சாலைகள் தொழிலாளர்களுக்காகவும் மற்றும் பொதுவாக இருப்பவர்களுக்காகவும் அமைப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும். அதேபோன்று பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் சென்னையிலே தொழிற்கூடம் பணிமனை, அலுவலகம் இவற்றிற்காக சொந்தமான கட்டிடம் வேண்டும் என்பதற்காக ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவிலே கட்டுவதற்கு திட்டமிட்டு இருக்கிறோம். ஏறத்தாழ 85 அறிவிப்புகளை இன்றையதினம் இந்த அரசு அறிவித்திருக்கின்றது. இதை அடுத்த ஆண்டுக்குள்ளாகவே முடித்து விடுகிறேன். அடுத்த ஆண்டுக்குள்ளாக இதை நிச்சயமாக முடித்துவிட வேண்டும் என்ற உணர்வோடு நாங்கள் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். இந்தத் திட்டங்களை எல்லாம் பார்க்கிறபோது எவ்வளவு கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை செலவழிக்கிறோம் என்பதையும் எவ்வளவு முழுக்க முழுக்க பணிகளைப் பொதுமக்களுக்காகவும், தொழிலாளர்களுக்காகவும் பயன்படக்கூடியதாகவும் செய்துகொண்டிருக்கிறோம் என்பதையும் நீங்கள் உணர்ந்து பார்ப்பீர்களேயானால் இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் கொஞ்சம் லாபத்திலே ஓடி 2,750 புதிய பேருந்துகளையும் வாங்கிப் போட்டு அதற்கான தேவையான

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1981 ஏப்ரல் 27]

பணிமனைகளை ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் கட்டுகின்ற ஒரு குழந்தையை உருவாக்குவதற்கு முழுமையான ஒத்துழைப்பையும் தருவீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அடுத்து ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை இந்த மானியம் பற்றிய விவாதத்திலே எடுத்துவைத்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைச் சொல்லி உங்களுடைய ஆதரவு இருக்க வேண்டும் என்று சொல்லி விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

திரு. ஜே. சி. டி. பிரபாகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அடிக்கடிக்காக வாரி வாரி வழங்குகின்ற வள்ளலின் அரசு என்பதை நிரூபிக்கின்ற வகையிலே பல்வேறு புரட்சிகரமான திட்டங்களை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். நீண்டகாலமாக ஜூடிஷியல் ஆஃபீஸர்ஸ் அதாவது சென்னையிலே இருக்கின்ற சிவில், மற்றும் ஸ்மால் காஸ் கோர்ட்டிலே பணியாற்றுகின்ற நீதிபதிகள் மாஜிஸ்ட்ரேட் ஆகியவர்கள் எல்லாம் காலையிலும் மாலையிலும் கோர்ட்டுக்குப் போகும்போதும் வருகின்றபோதும் வாதி, பிரதிவாதிகளோடும் பேருந்துகளிலே நெரிசல் அதிகமான நேரத்திலே பிரயாணம் செய்ய நேரிடுகிறது. அந்த ஜூடிஷியல் ஆஃபீசர்ஸுக்காக தனியாக ஒரு பேருந்தை விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை இப்போது அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, இதைக் கோரிக்கையாக ஏற்றுக்கொண்டு இதிலே எந்த அளவுக்கு போக்குவரத்துக் கழகம் நடவடிக்கை எடுக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கின்றது. அதைச் செய்து தருகின்ற எண்ணமும் எங்களுக்கு இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, வளர்ந்து வருகின்ற சென்னை நகரின் போக்குவரத்து நெரிசலைப் போக்குவரத்தாக நிரந்தரமான திட்டம் பாதாள இரயில் போக்குவரத்துத் திட்டம் அது எந்த நிலையில் இருக்கின்றது. அதற்கு ஏன் இன்னும் மத்திய அரசு அனுமதி அளிக்கவில்லை; மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் டெல்லிக்குச் சென்றாவது அது குறித்து ஏற்பாடு செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் நம்முடைய மாண்புமிகு தொழிலாளர் நல அமைச்சரிடம் கேட்டிருக்க வேண்டும். இருந்தாலும்கூட அதற்கான நடவடிக்கைக்கு அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக்கொள்வார்கள். மத்திய அரசிடத்திலே அவர் போகின்றபோது இதைப்பற்றி நினைவுப்படுத்துவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

திரு. மு. அம்பிகாபதி : தலைவரவர்களே, ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அமைப்பதுபற்றிச் சொல்லப்படுகிறதே, அது எப்போது அமைக்கப்படும். எக்ஸ் எம்.எல்.ஏ.க்களைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணம் செய்யவும், அவர்களுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கவும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அட்வைசரி கமிட்டியைப் பொறுத்தவரையில் அதை அமைப்பதற்கான சூழ்நிலை ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. அது நடைமுறையில் இருக்கின்றது. வெகு விரைவிலே அந்த அறிவிப்பு வர இருக்கின்றது. இப்போது இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு சரியாகப் பயணம் செய்யக்கூடிய வாய்ப்பை முழுமையாக ஏற்படுத்தியதற்குப் பிறகு மற்றவற்றைப்பற்றி யோசிக்கப்படும் என்பதை நான் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்துகள் எல்லாம் மத்திய பேருந்து நிலையத்திலே இருந்துதான் புறப்படுகின்றன. அவற்றிலே குறிப்பிட்ட சில பேருந்துகளை எக்மோர் ஸ்டேஷன் அருகிலே ஆம்னி பஸ் புறப்படுகின்ற இடத்திலே இருந்து புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஒருசில பேருந்துகளை இங்கேயும், ஒரு சில பேருந்துகளை அங்கேயும் இருந்து புறப்படச் செய்தால் பயணிகள் எந்த வண்டியிலேயும் பயணம் செய்யலாம் என்ற வாய்ப்பை இழந்து விடுகிறார்கள். குறிப்பிட்ட வண்டியிலேதான் போக முடியும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய யோசனைகளைப் பத்திய பஸ் ஸ்டாண்டிலே இருந்து புறப்படுகின்ற பேருந்துகள் எக்மோர் வழியாகப் போவதற்கு வழிவகை இருக்கின்றதா என்பதை நாம் பார்க்க முடியும். இருந்தாலும் அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்வோம்.

(பிற்பகல் 1-50)

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோவையிலேயிருந்து சென்னைக்கு வருகிற பேருந்துகளில் நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல ஈரோடு வரையில் ரிசர்வேஷன் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்காக வைக்காமல்போனாலும், அது வரையில் வேறு யாருக்காவது கொடுத்தாலும், ஈரோட்டில் என்னைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கேட்டால், எங்களுக்கு முன் உரிமை கொடுத்து, அந்த ரிசர்வேஷனை ஈரோட்டிலிருந்து கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்]

[1981 ஏப்ரல் 27]

அடுத்து, தொழிலாளர்களின் குறைகளை களைய தாய் பாசத்தோடு, ஒரு தாயின் கவனிப்போடு பரிந்து சலுகைகளை தந்த அரசு, அந்தத் தொழிலாளர்கள் தெரிந்தோ தெரியாமலோ தவறு செய்யும் குழந்தைகள் போன்று, போராட்டம் நடத்தி சஸ்பென்ஷில் வைக்கப்பட்டிருக்கும்போது—அப்படி ஒரு ஆண்டு காலமாக சஸ்பென்ஷனில் இருக்கும் தொழிலாளர்களப்பற்றி தெரியும்—அவர்களுடைய பிரச்சனையையும் அதே தாயின் பராமரிப்புக் கண்ணோட்டத்துடன் அணுகி, அதற்கு ஒரு கால வரம்பு வைத்து, மூன்று மாத காலம் அல்லது ஆறு மாத காலத்திற்குள், சஸ்பென்ஷனுக்கான விசாரணை முடிக்கப்பெற்று நியாயம் வழங்கப் பெறவேண்டும் என்கிற முறையில் நடவடிக்கை எடுக்க முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இனிமேல் ஈரோட்டில் வந்து பேசுந்து ஏற வேண்டிய அவசியம் இல்லை. சத்தியமங்கலத்திலிருந்து கோபி வழியாக பேசுந்து விட வேண்டும் என்று உறுப்பினர் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டுள்ளார்கள். சத்தியமங்கலத்திலிருந்து விடா விட்டாலும், மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து விட இருக்கிறோம். இன்னும் 3 மாத காலத்தில் அனேகமாக வந்து விடும். ஆகவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கோபி-யிலேயே வந்து ஏறிக்கொள்ளலாம். தொழிலாளர்கள் பிரச்சனையில் தாயின் பாசத்தோடு கவனிக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் குறிப்பிட்ட இந்தப் பிரச்சனையையும் அரசு அதே தாய் உள்ளத்தோடு தான் கவனித்துக்கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண் 3

திருவாளர்கள் பெ. சு. திருவேங்கடம், தி. கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

திருவாளர்கள் உ. சுப்பிரமணியன், ரா. கிருஷ்ணன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றன.

1981 ஏப்ரல் 27]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—
“மானியக் கோரிக்கை எண். 3 மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—
நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ், ரூபாய் 1,81,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை
அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்
பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 40

திருவாளர்கள் கே. கல்லன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன், தி. கா. நல்லப்பன்
ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன்
திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

திரு. ஏ. ராமலிங்கம் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய
வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்
பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள
கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல்
போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 50,63,000க்கு மேற்படாத தொகை
அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறை
வேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 53.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள
கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 53, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல்
போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ்
ரூபாய் 2,21,14,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற
வேண்டும்”.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்
பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்
ங்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை 28-4-1981, செவ்வாய்க்கிழமை, அன்று
காலை 9 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1-53 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.